


الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة قسنطينة 2

كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية

قسم التاريخ

العنوان:

شبكة الطرقات الفرنسية في جزائر القرن التاسع عشر ظاهرة حضارية أم أداة عسكرية 1830-1900م

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه

تخصص: تاريخ حديث ومعاصر

إعداد الطالب :

رضا حوحو

إشراف الأستاذ الدكتور:

كمال فيلالي

أعضاء لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الجامعة	الصفة
دحدوح رشيد	دكتور	جامعة قسنطينة -2-	رئيسا
كمال فيلالي	أستاذ دكتور	جامعة قسنطينة -2-	مشرفا ومقررا
السعيد بن قيدوم	أستاذ دكتور	جامعة مرسيليا- فرنسا	عضوا مناقشا
شايب قدادرة	أستاذ دكتور	جامعة قالمة	عضوا مناقشا
محمد غانم	أستاذ دكتور	جامعة قسنطينة -1-	عضوا مناقشا
ثامر عبد الرؤوف	دكتور	جامعة الوادي	عضوا مناقشا
ميسوم بلقاسم	أستاذ دكتور	جامعة بسكرة	عضوا مناقشا

السنة الجامعية:2018/2017م

شكر وعرفان:

الحمد لله الذي هدانا لهذا، وما كنا لنهتدي لولا أن هدانا الله، الحمد لله الذي أهداني من العلم، ما وفقني في انجاز هذا العمل والذي ما كنت لأحققه لولا توفيقه، فلك الحمد والشكر يا رب.

يسعدني أن أتقدم بجزيل الشكر وعظيم التقدير لأستاذي الفاضل:

الأستاذ الدكتور: **"كمال فيلالي"**

الذي كرمني فتفضل مشكورا بالإشراف على هذا البحث، وشملني بعطفه وسعة صدره ودعمه، وقاد البحث بتوجيهاته السديدة وروحه العلمية العالية.

كما لا يفوتني في هذا المقام أن أتقدم بجزيل الشكر إلى السيد مساعد المشرف:

" السعيد بلقيدوم"

(Responsable du pôle recherche urbanisme sur l'Algérie Iremam aix en Provence)

كما أتقدم بخالص شكري للأساتذة الأفاضل:

"رئيس وأعضاء لجنة المناقشة"

على تفضلهم بقبول الإطلاع على هذا الجهد المتواضع، وإبداء ملاحظاتهم العلمية عليه وتصويباتهم له.

وأخيرا الشكر الموصول لكل من ساعد من قريب أو بعيد في انجاز هذا البحث وإخراجه على هذا النحو.

ونسأل الله بأسمائه الحسنى التوفيق والسداد.

قائمة المختصرات بالعربية

دون سنة	دس
جزء	ج
الشركة الوطنية للنشر والتوزيع	ش و ن ت
ديوان المطبوعات الجامعية	د.م ،ج
الشركة الوطنية للنشر و التوزيع	ش ، و، ن ، ت

قائمة المختصرات بالفرنسية

S D	Sans Date
S Ed	Sans Edition
T	Tome
Vol	Volume
N°	Numéro
T.E.F	Tableau de la situation des établissements français dans l'Algérie
G.G. A	Gouvernement général de L'Algérie
A .N.O. A	Archive Nationale d'Outre – Mer , Aix-en-Provence
G.G.A	Gouvernement général de L'Algérie
P.L.M	Parie Lion Méditeraient
C.G.C	Conseil général de Constantine
C.G.O	Conseil général d'Oran
C.S.G.A	Conseil supérieur de gouvernement d'Alger
G.G.C.A	Gouvernement général civil de l'Algérie
A.D.O	Achives départementale d'Oran

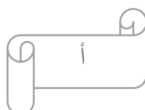
المقدمــة

لقد بات حتميا على كل دارس للظاهرة التاريخية ألا يقتصر على جانب دون آخر، إنما توجب عليه الإلمام بجميع العوامل المشكلة للظاهرة التاريخية دون النظر في طبيعيتها، بحيث لم يعد التاريخ محصورا في الحدث العسكري والسياسي فقط بل تعداه إلى مجالات أخرى منها التاريخ الثقافي، و التاريخ الاقتصادي الاجتماعي. هذا الأخير هو مجال بحثنا حيث تعتبر جزائر القرن التاسع عشر مجالا حيويا للكثير من العوامل والحوافز الاقتصادية والاجتماعية التي جعلت منها قبلة للمد الاستعماري، حيث تحتل هذه الأخيرة موقعا استراتجيا هاما جعلها شريكا تجاريا مربحا للعديد من الأطراف العربية أو الغربية الأوربية و هذا لكونها من أهم البوابات التجارية التي تتحكم في التجارة الإفريقية نحو أوربا و الشرق العربي و هذا إذا أخذنا المعابر البحرية في الحسبان حيث تحولت إلى قطاع تجاري نشط سواء على المستوى الخارجي أو الداخلي بين الشمال والجنوب، إذ أكسبها تنوع الإنتاج (ملح، تمور، حبوب و جلود مواشي...) نجاعة ونشاطا تجاريا، بالإضافة إلى قطاعها الزراعي الذي عرف هو الآخر نشاطا واسعا يعود إلى التنوع المناخي وشساعة الأراضي الزراعية ووفرة الموارد المائية، كل هذا عمل على تنشيط الحركة التجارية فيها بحيث أصبحت مقصدا لتدفق وتكالب أمواج المستوطنين و رأس المال الأوربي وذلك إثر الغزو الفرنسي على الجزائر الذي عمل على إحداث تغييرات جوهرية مست المدينة الجزائرية التركية و ذلك عن طريق خلق نظام مدني كولونيالي جديد يعمل على خدمة فكرة إلحاق الجزائر بفرنسا، حيث تم خرق نظام القبيلة و كذا السيطرة على الأسواق الداخلية واحتلال الأراضي الزراعية وتغيير في البنية الاقتصادية للجزائر، الأمر الذي اضطر الإدارة الفرنسية الاستعمارية إلى القيام بمشاريع ضخمة في المستعمرة لضمان نجاح عملية إلحاقها بالميتروبول في جميع ميادين الحياة السياسية والعسكرية والاقتصادية الاجتماعية.

ومن أبرز هذه المشاريع شبكة الطرقات بما تحمله من دور أساسي في المجال الاستراتجي والاقتصادي، بحيث تعتبر أساس نجاح الأهداف الإستراتجية العسكرية والاقتصادية الاجتماعية، والتي تشكل جوهر دراستنا الموسومة بـ " **شبكة الطرقات الفرنسية في جزائر القرن التاسع عشر ظاهرة حضارية أم أداة عسكرية 1830 -1914م** ".

أهمية الموضوع :

وللوقف على ما يكتسيه هذا الموضوع من أهمية التي أدت بالإدارة الفرنسية إلى المغامرة بمثل هذه المشاريع الضخمة والمكلفة للخزينة في مستعمرة قد لا تضمن البقاء فيها وكذا الوقوف على الدور الفعال لشبكة الطرق الفرنسية في الجانب العسكري وكيف مثلت الطرق المفتاح لفشل أو نجاح الحملات



العسكرية الفرنسية على التل الجزائري بصفة خاصة والمستعمرة بصفة عامة ، حيث عمل جنرالات الجيش الفرنسي على فكرة أن السيطرة على أي مقاطعة في هذه البلاد لا تتم إلا بزرع شبكة من الطرق كان معولا عليها في بسط النفوذ و الأمن ثم الاستغلال الاقتصادي، وهذا بربط المدن الداخلية بالموانئ التي كانت تلعب دور المصدر لخيرات الجزائر نحو الميتروبول و كذا ممول فرق الجيش بالداخل في نفس الوقت، إضافة إلى أنها تعتبر القواعد الخلفية للجيش، و انطلاقا من رؤية عسكرية فإن شق الطرق مرحلة سابقة لكل حملة عسكرية، وهذا ما يفسر تأخر الجيش في اجتياح مدن الشمال وبقاء المقاومة فيها أربعين أو خمسين سنة، ففي المناطق التي ينقص فيها هذا النوع من الاتصال نجد إن المقاومة استمرت فيها طويلا و مثال ذلك المقاطعة الغربية للبلاد حيث بُذلت جهودا كبيرة لقمعها .

إن الظروف التاريخية التي مرت بها شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر وكيفية تحولها من عمل ذي أبعاد عسكرية إلى ظاهرة حضارية شكلت بذلك أهم المراحل التي مرت بها شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر حيث كانت الطرق النواة الأولى للقوى العسكرية كما ساهمت في إنشاء مقاهي الطريق والخانات وهي مراكز استراحة الخيل والمسافرين والتي كانت بدورها بدايات لإنشاء القرى الاستيطانية كما كان للطرق أهمية اقتصادية تمثلت في تسهيل عملية التبادل التجاري بين الشمال والجنوب وكذا التجارة الخارجية عن طريق الربط بالموانئ مما عاد بالفائدة على القطاع الزراعي، حيث عرف منتجات جديدة تسويقية كالقطن والكروم ...، كما زاد الطريق من قيمة الأرض من خلال استغلال الأراضي المعزولة بالإضافة إلى فوائد أخرى تمثلت في فك العزلة عن المناطق النائية خاصة منها الجبلية و كذا تسهيل عملية الاستيطان و العمل على توسع شبكة النسيج العمراني، زيادة على المساهمة في سلاسة حركة تنقل العمال أي القضاء على النمط التقليدي الذي كان يقوم على الحرفية الإقليمية و معنى هذا توسيع القطاع الصناعي و التجاري على حد سواء...، وعلى العموم فقد مثل الطريق العصب الحيوي للاقتصاد والمجتمع.

أسباب اختيار الموضوع:

لهذا الدور الفعال الذي قامت به شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر ولأسباب أخرى موضوعية منها حداثة الموضوع و ارتباطه الوثيق بالأهداف الاستعمارية التي أرادت الإدارة الفرنسية تحقيقها على المستوى العسكري و الاستيطاني وبغرض فهم النظم الفكرية الاستعمارية وكذا الاسباب والظروف المتعلقة بالجانب المدني التي كانت من وراء إنشاء مشروع هذه الشبكة والمتمثلة في خدمة المصالح الزراعية

والصناعية المتعلقة بالكولون بصفة خاصة واقتصاد المستعمرة بصفة عامة وذلك من اجل ربطه بالاقتصاد المتروبولي (الوطن الأم) .

حدود الدراسة :

تم اختيار هذا الموضوع مع التركيز على الفترة الزمنية الممتدة من 1830- 1914م بحيث تشكل هذه المدة المرحلة التي استطاعت الإدارة الفرنسية فيها بسط نفوذها على أغلب تراب المستعمرة آنذاك و هي في نفس الوقت تجسيد لأهداف الحكم العسكري الفرنسي في الجزائر و كذا النظام المدني .

إشكالية البحث:

وعلى ضوء ما تقدم من دور و أهمية لشبكة الطرقات تجلت الإشكالية التالية: إن مشروع شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر من أكبر المشاريع الحضرية التي غامرت بها الإدارة الفرنسية في المستعمرة و التي عملت على تنشيط الحركة التجارية و ازدهار الاقتصاد الرأس مالي و كذا التخلص من الاقتصاد التقليدي الحرفي و كل هذا خدمة لفكرة نقل الحضارة الأوربية إلى الشعوب التي كانت تعيش البربرية في الشمال الإفريقي و في نفس الوقت كانت هذه الشبكة أداة فعالة لوأد المقاومة الشعبية و تفكيك المجتمع الجزائري عن طريق ضرب حلقاته الاجتماعية بالإضافة إلى أنها الشريان الذي كان يغذي أوربا بخيرات الجزائر و هذا على حساب تجويع سكانها الأصليين و بذلك يكون لمشروع شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر أبعاد متشعبة فإلى أي مدى نستطيع اعتبار مشروع هذه الشبكة من المشاريع الحضارية المدنية التي أرادت من خلالها الإدارة الفرنسية تطوير المجتمع الجزائري أم هو وسيلة عسكرية لفرض السيطرة الفرنسية على الجزائر و في جميع المجالات عسكريا واقتصاديا و لما لا سياسيا ؟.

ولتتبع مراحل إنجاز هذه الشبكة كان لزاما علينا أن نتحقق مما إذا كانت إرهاصاتها الأولى أصلية في الجزائر أم هي استحداث و ابتكار جاء مع الحضارة الفرنسية؟ وإذا كانت كذلك فما هي أهم الصعوبات و العراقيل التي واجهت شقها و إنجازها ؟ محاولين بذلك الإحاطة بجميع الصعوبات الجغرافية و الطبيعية و كذا المالية و التقنية و ما هي أهم المراحل التي تطورت فيها امتدادات الشبكة بأنواعها المختلفة (طرق ملكية ، طرق إقليمية وطرق ريفية)؟ و كيف كان لها بالغ التأثير في إحداث التحولات الاقتصادية على الاقتصاد الجزائري؟ و ما هي أهم التغييرات التي أحدثتها شبكة الطرق في النمط والإنتاج الزراعي وكذا الثروة المعدنية ثم الأسواق و المبادلات التجارية الداخلية و الخارجية ؟ وكيف ساهمت في إنشاء القرية والمدينة الكولونيالية؟

خطة البحث:

انسجاما مع إشكالية البحث فقد اعتمدنا خطة قسمنا بمقتضاها البحث إلى مقدمة ومدخل وثلاثة أبواب وخاتمة ضمناها أهم النتائج التي خلص إليها البحث إضافة إلى الملاحق و الفهارس التي تدخل ضمن وسائل الإيضاح الداعمة لنتائج البحث.

حيث جاء الباب الأول موسوما " **بالإرهاصات الأولى لشبكة الطرق الفرنسية في الجزائر و أهم العراقيل التي واجهتها** "، و تم قسمناه إلى أربعة فصول تناولنا في الفصل **الأول** " **ظاهرة شبكة الطرق الرومانية في المغرب القديم**" ، و احتوى على عنصرين بحيث تطرقنا في العنصر الأول إلى أثر شبكة الطرق الرومانية في احتلال المغرب القديم حيث تناولنا فيه دور شبكة الطرق في بسط النفوذ الروماني على المغرب القديم لنخصص العنصر الثاني إلى أهم مراحل التي مر بها امتداد الشبكة الرومانية في المنطقة و كيف كان توسع خط اللمس الروماني مقترنا بمراحل توسع امتدادات الشبكة.

أما الفصل الثاني فقد خصصناه " **لوضعية شبكة الطرقات الجزائرية في أواخر العهد العثماني وبدايات الاحتلال** " متطرقين بذلك إلى طبيعتها التي وقفت حجر عثرة في وجه تقدم الجيش الفرنسي نحو الداخل، مما تحتم على الإدارة الفرنسية أن تفكر في مشروع توسعة وتحجير هذه الشبكة التي كانت عبارة عن دروب ومسالك طبيعية مهترئة، أما الفصل الثالث فقد خصصناه " **للمشاكل والعراقيل الطبيعية والتقنية التي واجهت مشروع إنجاز شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر** " ، حيث تم تقسيمه إلى ثلاث عناصر تناولنا في الأول منها المشاكل الجغرافية التي تتعلق بانكسارات السطح الجغرافي والمناخ وكيف كانت عامل مقاومة للمد الاستعماري أما العنصر الثاني فقد جاء متعرضا إلى أهم المشاكل التقنية المتعلقة باليد العاملة والأمن ومنافسة شبكة السكك الحديدة لشبكة الطرق فكل هذه العناصر كانت عوامل معطلة لمراحل إنجاز هذه الشبكة، لنختم هذا الفصل بالمشاكل المالية التي كانت من العوامل التي أرهقت ميزانية الإدارة الفرنسية، والتي نجم عنها توقف عمليات صيانة وإنجاز هذه الشبكة في بعض الأحيان.

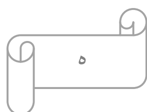
أما الفصل الرابع فقد خصصناه " **للمصالح والمؤسسات التي تكفلت بمشاريع انجاز هذه الشبكة** " وقسمناه إلى أربعة عناصر تناولنا في العنصر الأول منها جهاز الهندسة العسكرية على اعتبار أن طبيعة الحكم الفرنسي في الجزائر قد أعطت الأولوية لكل ما هو عسكري على حساب ما هو مدني ، أما العنصر الثاني فقد تناولنا فيه بالدراسة مصلحة الجسور والطرقات التي كانت ممثلة للهندسة المدنية لنعرض في العنصر الثالث من هذا الفصل العلاقة بين المؤسستين والصراع والمنافسة التي نشبت بينهما والتي أدت إلى ميلاد جهاز ثالث وهي لجنة التجفيف والطرقات والتي حظيت بالدراسة في آخر عنصر

من هذا الفصل ، وبهذا نكون حسب رأينا قد تعرضنا إلى جل المشاكل والعراقيل التي واجهت إنجاز هذه الشبكة بجميع أصنافها تاريخية جغرافية و تقنية مالية و التي أدرجناها في شكل نتائج ضمن خاتمة هذا الباب.

وقد جاء الباب الثاني موسومة بـ " **امتدادات شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر 1830- 1900م** وفيه تم دراسة مراحل امتدادات الشبكة الفرنسية في الجزائر منذ تاريخ الحملة ومناطق إنزال الجيش الفرنسي في الموانئ الجزائرية إلى غاية وصولها إلى الصحراء وكيف كان امتدادها متماشيا وطبيعة الحكم الفرنسي في الجزائر، حيث لاحظنا من خلال هذه الدراسة بطء امتداد هذه الشبكة في العمالات الثلاث في مرحلة الريب والتردد ومرحلة الاحتلال المحدود إلى غاية قيام الجمهورية الثانية و قد تناولنا هذا في الفصل الأول الذي جاء بعنوان " **شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر من الاحتلال إلى غاية قيام الجمهورية الثانية** ".

أما الفصل الثاني فقد جاء بعنوان: **شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر (طريق السيطرة 1848- 1870م)** وقد انقسم إلى ثلاثة عناصر تم التركيز في كل عنصر منها على امتدادات الشبكة في كل عمالة (الجزائر ، وهران و قسنطينة) ، وفيه برزت هذه الشبكة كأداة للسيطرة والتوسع وكان ذلك بعدما شّهدته العقدة الاستعمارية من انفراج على يد سياسة بيجو الشرسة حيث كان حظ شبكة الطرقات وافرا في هذه المرحلة ويعكس ذلك ارتفاع نسبة الامتداد الكيلومتري للشبكة نحو الداخل في العمالات الثلاث وكيفية استعمال الطريق كأداة خنق وتضييق على القبائل الثائرة والمقاومة للمد الاستعماري إلا أن امتدادات هذه الشبكة اقتصرت على التل دون الصحراء.

أما الفصل الثالث ونظرا لما شهدته الشبكة من التطور حيث أصبحت تتصف بالصبغة المدنية من ناحية التصنيف والإنجاز والهدف بحيث أصبح يطغى عليها الطابع الاقتصادي على حساب العسكري وكان هذا في عهد الحكم المدني كمرحلة أخيرة من مراحل تطور نظام الحكم الفرنسي في الجزائر وهذا ما عبر عنه مضمون هذا الفصل الذي جاء تحت عنوان : **تطور شبكة الطرق الوطنية الفرنسية بالجزائر خلال العهد المدني 1870 – 1900م** وتناولت فيه تصنيف الطرق إثر مناقشات المجالس العامة للحكومة Conseil Général متعرضا بذلك إلى امتداداتها الكيلومترية في العمالات الثلاث وهذا حسب التقارير والإحصائيات العامة للإدارة الفرنسية في الجزائر Statistique Général، أما الفصل الرابع فقد خصصناه للطرق الداخلية للمحافظات و فيه تعرضنا بالدراسة إلى شبكة الطرق بأصنافها المتعددة



(الولائية ، طرق اتصالات كبرى، طرق المصلحة المشتركة) وكيف تحولت أهداف الإدارة الفرنسية إلى شبكة الطرق ذات المنفعة العامة و التي جاءت لخدمة القطاع الزراعي خاصة و المواصلات العامة.

أما الفصل الخامس فقد جاء تحت عنوان" **طرق الجنوب و الصحراء** "، وقسمناه إلى ثلاثة عناصر تعرضنا بالدراسة في العنصر الأول منها إلى أهم المستكشفين لمنطقة الصحراء كمرحلة جس نبض فرنسية للصحراء الجزائرية ثم إلى أهم الأهداف الاستراتيجية والاقتصادية من أجل السيطرة على الصحراء وهذا ما عبر عنه العنصر الثاني من هذا الفصل لنتناول أهم المسالك الصحراوية في العنصر الثالث متعرضين بذلك إلى الخطوط العابرة للصحراء نحو السودان الغربي وكذا المسالك الداخلية للمنطقة.

و بذلك نكون قد تطرقنا في هذا الباب إلى امتدادات شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر من بداياتها (طريق الحملة الفرنسية سيدي فرج – الجزائر) وصولا إلى شبكة الطرق والمسالك الصحراوية التي تربط الجزائر بالسودان الغربي و هذا ما احتوته خاتمة هذا الباب.

أما الباب الثالث فقد جاء موسوما بـ **" أثر شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر على الاقتصاد والمجتمع** " محتويا على خمسة فصول ، حاولنا فيه إبراز ما أحدثته شبكة الطرقات الفرنسية من تحولات على الاقتصاد الجزائري الذي كان يتصف بأنه تقليدي إعاشي إلى اقتصاد رأسمالي يعتمد على قوة حركية التصدير نحو الأسواق الأوربية وكيف تم من خلال هذه الشبكة ربط اقتصاد المستعمرة باقتصاد الميتروبول و كيف جعلت في نفس الوقت الجزائر سوقا لفائض إنتاج الاقتصاد الفرنسي.

وهذا ما يعبر عنه المجال الزراعي في الفصل الأول الذي جاء بعنوان " **شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر وأثرها في القطاع الزراعي** " ، والذي قسمناه إلى ثلاثة عناصر تناولنا فيها خصائص الزراعة الفرنسية في الجزائر في القرن التاسع عشر و رأس المال الزراعي وكيف تم للإدارة الفرنسية تأسيس القرى الزراعية في المرحلة الأولى من عمر الاستعمار الفرنسي في الجزائر ثم كيف تم منح هذا القطاع إلى الشركات الاحتكارية عن طريق توزيع الآلاف من الهكتارات من الأراضي وهذا لتنمية رأس المال الزراعي ولخدمة نمط زراعي موجه وفق حاجيات اقتصاد الميتروبول ، أما العنصر الثاني فقد خصصناه بشكل أوسع نوعا ما للممارسات الفرنسية للزراعة في الجزائر وكيف استطاعت فرنسا بواسطتها القضاء على الزراعة التقليدية واستبدالها بالزراعة التجارية الكولونيالية التي كانت تعتمد على متطلبات السوق الأوربية من كروم وقطن وتبغ وغيرها من المواد التي تدخل ضمن حاجيات المصانع الأوربية.

أما العنصر الثالث فجاء يبين دور شبكة الطرق في نشأة وتنمية القرية الزراعية وتنمية و تسويق المنتج الزراعي وكيف استطاعت شبكة المواصلات بصفة عامة والطرق بصفة خاصة القضاء على

الأسواق الداخلية القديمة وخلق أسواق أخرى خاضعة لرأس المال الكولونيالي والتسيير الفرنسي . أما فيما يتعلق بالصناعة فلقد كان تطورها الناجم عن مد شبكات الطرق ذا أهداف صناعية بارزة وهذا ما عالجناه في الفصل الثالث الذي جاء معنونا ب " **شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر وأثرها على القطاع الصناعي**" ، بحيث تم تقسيمه إلى ثلاثة عناصر تعرضنا في العنصر الأول إلى رصد واقع الصناعة الجزائرية وإلى أهم الحرف السائدة آنذاك ولكونه تقليديا لم يعمل على إيجاد قاعدة صناعية متطورة مواكبة كنظيرتها بالضفة الشمالية للبحر الأبيض المتوسط ، أما عن أهم الاستحداثات التي أوجدتها الإدارة الفرنسية على هذا القطاع ودور شبكة الطرق فيها فتظهر جليا في العنصر الثاني الذي تناولنا فيه بالدارسة الزراعة الصناعية ، وتمثل في استغلال مزارع الحلفاء وزيادة سيطرة كروم عنب الخمر على حساب أراضي الحبوب والقمح ، بالإضافة إلى التبغ والقطن وغيرها من النباتات ذات الطابع الصناعي والتجاري والتي لم تكن من متطلبات السوق الجزائرية كما سبق أن بينا. أما العنصر الثالث فقد تم تخصيصه للصناعة الاستخراجية ودور شبكة الطرق فيها في استنزاف ثروة البلاد من حديد وملح وفحم وزنك ونحاس وغيرها من المعادن التي شكلت روح الصناعة في القرن التاسع عشر.

أما الفصل الثالث فجاء بعنوان" **شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر وأثرها على القطاع التجاري** " وهو القطاع الذي يظهر فيه جليا أثر هذه الشبكة وهذا لكون هذه الأخيرة تشكل أساس هذا القطاع داخليا وخارجيا ، بحيث تمثل خطوط هذه الشبكة همزة الوصل بين الريف والمدينة وأسواق المستعمرة كمنشط فعال للتبادلات التجارية الداخلية ، وكذا ربط المستعمرة بشركائها التجاريين الإقليميين في الحدود الغربية والشرقية وكذا الجنوبية بواسطة المسالك العابرة للصحراء، لنختم هذا الفصل بمشروع الخط المحوري للسكك الحديدية ومنافسته لشبكة الطرق المعبدة وكيف أثر هذا الأخير على المردود التجاري للشبكة، أما الفصل الرابع فكان بعنوان دور شبكة الطرق في توسع الاستيطان الفرنسي في الجزائر، حيث تطرقنا فيه إلى الآثار المتعلقة بالمجتمع والعمران الكولونيالي وكيف ساهمت شبكة الطرقات في تدعيم الكولون وكانت بالنسبة له عاملا أساسيا يضمن له الأمن والتمويل وهذا ما عبر عنه العنصر الأول من هذا الفصل، أما العنصر الثاني فتطرقنا فيه إلى المراكز الاستيطانية وكيف كانت محددا طوبوغرافي لاتجاهات الشبكة .

لننتقل إلى الفصل الخامس الذي خصصناه " **لدراسة شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر ودورها في خلق القرى ونمو المدن الكلونيالية في الجزائر**"، حيث قسمناه إلى عنصرين تناولنا في الأول أنواع القرى الاستيطانية التي أوجدتها مراحل الاستيطان في الجزائر وعلاقة شبكة الطرق بها وكيف ساهم

الطريق في دعم القرى الزراعية الكولونيالية ثم خلق قرى الطريق لتأتي قرى السكك الحديدية كمرحلة أخيرة لتطور الريف الكولونيالي في القرن التاسع عشر، أما العنصر الثاني وهو آخر عنصر من هذه الدراسة فتطرقنا فيه إلى ملامح المدينة الكولونيالية في الجزائر كخطوة أولى تمهيدية ثم دور شبكة الطرق في رسم المدينة الكولونيالية وامتداداتها لنعطي نماذج من المدن الجزائرية كشاهد للدراسة عبر الأقاليم الثلاثة الشرقي و الأوسط والغربي ، مبرزين كيف تحولت ملامح المدينة العربية التركية إلى المدينة الكولونيالية الفرنسية .

لنصل بذلك إلى خاتمة الباب و التي ضمناها أبرز النتائج المتحصل عليها من خلاله.

لننتقل بعد ذلك إلى آخر خطوة من متن هذه الدراسة و هي خاتمتها حيث ضمناها أبرز نتائج الدراسة مراعين في ذلك ترتيب أبوابها و محاولة تكوين صورة عامة حول شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر تكون كإجابة على إشكالية هذه الدراسة، و مما يجدر التنويه به هو تدعيمنا لهذا البحث بقائمة من وسائل الإيضاح و التي جاءت عبارة على ملاحق وبعض الكشافات و الفهارس الخاصة بالجداول والخرائط و الطرقات المستعملة في المتن وصولا إلى آخر نقطة من هذه الخطة و المتمثلة في قائمة البيبليوغرافيا المستعملة فيه .

المنهج المستخدم

لمعالجة إشكالية البحث والوقوف بالتفصيل و التحليل على عناصر هذه الخطة اعتمدنا على المنهج التاريخي و الذي يعتمد أساسا على استرداد كل ما يتعلق بحيثيات مشروع شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر و هذا اعتمادا على عمليتي السرد و الوصف اللتين كانتا غالبتين على معظم أبواب البحث و لقد ساعدنا هذا المنهج في سرد الحقائق التاريخية ووصف أحداثها وهو من المناهج الأساسية التي اقتضتها طبيعة التخصص و الدراسة.

و بالإضافة إلى هذا تم الاستعانة بمناهج أخرى فرضتها علينا بعض أجزاء الدراسة حيث اعتمدنا على المنهج المقارن وهو من المناهج التي تم استخدامها خاصة في الباب الثالث وهذا عندما تم التعرض بالدراسة و المقارنة بين كل ما هو استحداث كولونيالي وما هو أصلي و ذلك في مجال المدن والقرى الكولونيالية والعمران الجزائري وكذا التجارة والصناعة الفرنسية واقتصاد الأهالي .

كما تم استخدام المنهج الاستقرائي التحليلي الذي ساعدنا على تحليل الرسائل الأرشيفية و محاولة تركيب الصورة التاريخية منها بالإضافة إلى تحليل بعض الإحصائيات التي جاءت في شكل منحنيات

وجداول ومخططات كانت داعمة للبحث وموضحة له و ذلك للخروج منها برأي أولي قد يشكل أرضية للدراسات مستقبلية.

أهم المصادر والمراجع المعتمدة

لقد جاءت مصادر و مراجع هذه الدراسة مقسمة إلى قسمين مصادر أرشيفية و أخرى مطبوعة ومنشورة و مما يلاحظ عنها أن أغلبها جاء باللغة الأجنبية و هذا لقلة الدراسات العربية في هذا المجال ولعل أهم ما اعتمدنا عليه هي المصادر الأرشيفية و التي جاءت بدورها مقسمة إلى نوعين مصادر أرشيفية رسمية حكومية منشورة و أخرى عبارة عن تقارير إدارية غير منشورة ، أما المصادر الحكومية والرسمية فأهم ما اعتمدنا عليه هو النشرية.

(Notice sur les routes et chemins, les ports et l'éclairage des cotes, le fonctionnement des services maritimes, l'hydraulique agricole, les associations syndicales, le développement de l'industrie minérale en Algérie) لسنة 1900 و 1906م حيث وضحت لنا هاتين الطبعتين من النشرية حالة و تطور شبكة الطرقات بصفة عامة في مرحلتي الحكم العسكري و الحكم المدني. و كذا نشرية

(Notice sur les travaux publics de l'Algérie) لسنة 1878م و التي اعتمدنا فيها على رصد بعض ملامح الشبكة في العهد المدني. بالإضافة إلى طبعات جداول الحالة الفرنسية في الجزائر (Tableau de la situation des établissements Français en Algérie) المتعلقة بالسنوات (1838، 1840، 1843،1844، 1845، 1846، 1847 ، 1848 ، 1849 1852 ، 1854، 1855، 1864، 1866) حيث شكلت هذه السلسة من الطبعات محور الدراسة إذ زودتنا بوجهة الطريق و يوم انطلاق الأشغال فيه و نسبة الإنجاز فيه و المصلحة التي أوكلت لها عملية الإنجاز مع ذكر بعض الصعوبات و العراقيل التي واجهت الإدارة الفرنسية بالإضافة إلى الغلاف المالي المخصص لكل طريق و هذا لكون طبيعة هذه الوثيقة هو عبارة عن عرض حال للمنشآت الفرنسية في الجزائر موجه إلى مصالح وزارة الحربية بالمتروبول. و نشرية الإحصائيات العامة التي كانت تصدر عن الحكومة العامة بالجزائر (Statistique Général en Algérie 1882 -1884,1888, 1889 -1890) و التي استعملناها في رصد و تتبع الاحصائيات التي تعلقت بالقطاع الزراعي و الصناعي و كذا الاستيطان حيث كانت لنا موجها في تبيان تطور هذه القطاعات إذا ما قورنت بالسنوات الأولى للاحتلال و على أهم التحولات التي طرأت على الاقتصاد بصفة عامة حيث أصبحنا نلحظ فيها أسماء بعض المنتجات الدخيلة

على الثقافة و الاستهلاك الجزائري كالكروم الخمر و التبغ ... بالإضافة إلى بعض النشريات التيّ ـ و إن قل استعمالها ـ فقد جاء مفصل لخصوصية المعلومة و لعل من أهم هذه المصادر تقارير اللجنة المالية لسنة 1899م (La délégation financier de l'Algérie) والجريدة الرسمية le journal officiel ، زيادة على منشورات الغرفة التجارية بالعمالات الثلاث (الجزائر، وهران و قسنطينة) وكذا الغرفة التجارية بمرسيليا ، أما فيما يتعلق بالمصادر الأرشيفية غير المنشورة فقد تمثلت في الرسائل و التقارير التي كانت بين المصالح المسؤولة عن إنجاز شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر و المتمثلة في الهندسة العسكرية و مصلحة الجسور و الطرقات و الحاكم العام بالجزائر و المصالح العليا المسؤولة عن مستعمرة الجزائر بالمتروبول الممثلة في الهيئات و مؤسسات وزارة الحربية أو البرلمان و الجمعية العامة للنواب الفرنسية و هذا ما احتوت عليه المجموعات الأرشيفية الموجودة بـ Archives Nationale d'Outre Mer Aix- Provence و التي جاءت مقسمة إلى ثلاث محتويات رئيسية حيث جاء المحتوى الأول خاص بالمؤسسات الوزارية الفرنسية و التي كانت لها علاقة مباشرة بالجزائر و نقصد بذلك وزارة الحربية و وزارة الداخلية حيث جاء أرشيفها ضمن المجموعات التالية ,F80, F81,F12, F14 أما المحتوى الثاني قد جاء مخصصا لأرشيف الحكومة العامة بالجزائر حيث احتوى على المجموعات التالية E ,L,H حيث كان المصدر لمعظم النشريات الحكومية و التقارير المستعملة في الدراسة .

أما المحتوى الثانية فقد كان مخصصا لمقاطعات المستعمرة و جاء محتويا على المجموعة M.

أما بالنسبة للمصادر المطبوعة التي احتوت على كتب و مجلات القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين فإن من أهمها :

الكتب الفرنسية :

-كتاب Les Voies Romaine de l'Afrique du Nord لصاحبه SALAMA Piérre وهو من أهم الكتب التي تناولت موضوع الطرق الرومانية في شمال إفريقيا بالتفصيل حيث ربط امتدادات الشبكة الرومانية في المنطقة بمراحل تطور الحكم الإمبراطوري الروماني.

-كتاب WAHL Mauris تحت عنوان L'Algérie و الذي أعطانا لمحة حول الملامح الجغرافية لجزائر القرن التاسع عشر و انكسارات السطح الجغرافي و تشكيل الوديان و سماتها و كذا الجبال و أثرها في تغير المسار أو تعطيل عملية شق الطرق .

-إضافة إلى كتابات أنصار التيار السنسيموني في الجزائر CARETTE Email (Etude des routes suivies par les arabes dans la partie méridionale, en l'Exploration

(scientific de l'Algérie و الذي تعرض فيه إلى طبيعة المسالك التي كانت قد خطت من طرف العرب و كيف شكلت شبكة طرق شمال إفريقيا وتنوعت من طرق دينية (طريق الحج) و أخرى اقتصادية (طرق القوافل الصحراوية) وغيرها و كان يريد بذلك توضيح شبكة المسالك للإدارة الفرنسية وذلك من أجل إمكانية وضعها كمخطط لشبكة الطرق الفرنسية. أما أونفونتان (ENFANTIN) بكتابه Colonisation de l'Algérie فقد أوضح دور القرى الاستيطانية و شبكة الطرق في تدعيم توسع سلطة الاستعمار وكيف تستطيع شبكة الطرق أن تكون امتدادا للآلة العسكرية و العملية الاستيطانية معا إلا أنه يدعو إلى أسبقية و فعالية الاحتلال عن طريق الاستيطان والاستغلال الاقتصادي كبديل على العمليات العسكرية الحربية ، أما (OCTAVE Tessier)في كتابه (L'Algérie) و الذي نعتبره دراسة ضرورية من وجهة نظر استعمارية لكل باحث اختص في دراسة جزائر القرن التاسع عشر و هذا لتضمنه وصفا شاملا لكل مناحي الحياة في الجزائر بدءا من الدراسة الجغرافية الوصف الاجتماعي للعادات و التقاليد و كذا وصف القرى الجزائرية والطرق المؤدية إليها و لنظام القبيلة كنظام حكم حيث جاءت دراسته للقطر الجزائري شاملة لكل مجالات العلوم جغرافيا اقتصاديا سياسيا و أنثروبولوجيا. وزيادة على ما تقدم نورد مجموعة من المصادر الفرنسية التي لا يمكن الاستغناء عنها في مراحل هذه الدراسة والتي تمثلت في :

- Augustin Bernard : L’Algérie
- Baudicour Louis : La colonisation de L’Algérie ces éléments .
- Baudicour Louis : Histoire de la colonisation de l’Algérie.
- Marc Baroli : la vie quotidienne des français en Algérie ,1830-1914.
- Bequet M .: L’Algérie en 1848 Tableau géographique et statistique. - Bernard Victor : Indicateur général de l'Algérie, renfermant la description géographique, statistique et historique de chacune des localités des trois provinces.

و الذين ساعدونا في فهم ارتباط وجهة شبكة الطرق و طبوغرافيا الاستيطان و كيف استطاعت الإدارة الفرنسية بفضل آرائهم رسم خارطة استيطانية لها علاقة وطيدة بوجهة الطرق زيادة على هذه الوثائق العلمية فقد اعتمدنا على بعض المجلات و الحوليات التي لا يسع المقام لذكرها .

أما فيما يتعلق **بالكتب باللغة العربية** فلعل أهم ما اعتمدنا عليه مؤلفات نصر الدين سعيدوني التي جاءت تصب في المجال الاقتصادي و الاجتماعي للجزائر العثمانية ونخص بالذكر كتابه ورقات جزائرية الذي كان من المصادر المحورية في تتبع وضعية شبكة الطرق و المسالك العثمانية في الجزائر بالإضافة

إلى كتابه أبحاث و أراء في تاريخ الجزائر الحديث الذي تم استغلاله في رصد حال التجارة الجزائرية في أواخر العهد العثماني كذا كتاب التجارة في الشرق الجزائري للعربي زبيري و الذي أعطى صورة واضحة للطرق التجارية و محطاتها إبان العهد العثماني بالإضافة للعديد من المقالات المساعدة في هذا المجال ونذكر منها على سبيل الذكر لا الحصر:

- بوباية عبد القادر: دور الرحالة والمستكشفين في حركة التوسع الفرنسي في الصحراء الجزائرية

- بوسليم صالح / علوان عبد القادر ، تجارة القوافل الصحراوية بين الجزائر وطرابلس الغرب على العهد العثماني ،

- بوعزيز يحي و الذي استعملنا له ثلاث مقالات حيث جاءت الأولى بعنوان : طرق القوافل والأسواق التجارية بالصحراء الكبرى كما وجدها الأوروبيون خلال القرن التاسع عشر و الثانية اهتمامات الفرنسيين بجنوب الجزائر والصحراء أما الثالثة بعنوان : اهتمامات الفرنسيين بالتوارق ومنطقة الهقار من خلال ما كتبوه، حيث تم اعتماد هذه المقالات في إيضاح طرق الجنوب و المسالك الصحراوية و كذا الإدارة الفرنسية و محاولة سيطرتها على التجارة الصحراوية إضافة إلى كل ما يتعلق بطرق و اقتصاد الصحراء .

-بوريبة رشيد فقد تم الاعتماد عليه في فهم شبكة المسالك التي حاول الأمير عبد القادر إيجادها وكذا الخط الدفاعي الذي كان يربط الحصون و القلاع لدولة الأمير...

الصعوبات والعراقيل

إن من طبيعة البحث العلمي أن تعترض صاحبه بعض الصعوبات و العراقيل التي تحول دون إنجازه على أكمل وجه و لعل من أهم الصعوبات التي واجهتنا هو الانسداد الكلي العلمي الذي اعترانا طيلة الأربع سنوات الأولى من عمر هذا البحث و هذا لندرة أو قل انعدام الدراسات المحلية المتخصصة و المتعلقة بإشكالية الموضوع حيث لم يشهد مسارنا الدراسي انفراجا إلا بعد التنقل إلى مصادر الوثائق الأرشيفية بفرنسا و صعوبة الحصول على الوثائق الأرشيفية إضافة إلى صعوبة قراءة الخط الذي كتبت به هذه الوثائق و التي تعود إلى بدايات الاحتلال الفرنسي بالجزائر 1830-1840م و في بعض الأحيان انقطاع المعلومة بفعل تمزق طال بعض الوثائق بالإضافة إلى طول مدة الوقت للبحث و الذي نجم عن وجوب ترجمة كل الوثائق التي كانت مكتوبة باللغة الفرنسية .

و لا يسعنا في آخر هذا العمل إلا أن نتقدم بفائق الشكر و التقدير و الاحترام لكل من كان له مساهمة في ميلاد هذا العمل العلمي المتواضع و نخص بالذكر الأستاذ المشرف كمال فيلالي الذي لم يدخر جهدا في دعمنا بالمصادر و التوجيهات العلمية حتى استوى البحث على صورته النهائية كما أتقدم بالشكر إلى عمال مكتبة الحامة و الأرشيف الوطني الجزائري و الأرشيف الولائي بقسنطينة و إلى عمال المكتبة الجامعية عبد الحميد مهري قسنطينة2 و أخص بالشكر عمال الأرشيف الوطني الفرنسي (Aix en –Provence)– و عمال أرشيف (Château de vincaine) و المكتبين العاملين على إدارة La Gazette والمكتبة الوطنية الفرنسية بباريس " BNF " و في الأخير الشكر موصول لكل هيئة علمية أو إدارية ساهمت في إنجاز هذا العمل من قريب أو من بعيد.

الباب الأول:

المشاكل والعراقيل التي واجهت شق شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر 1830–1900م

تمهيد:

تحتل الجزائر موقع جغرافي استراتيجي كثيرا ما لعب دورا كبيرا في العلاقات الدولية السياسية وتحقيق التوازنات السياسية و الاقتصادية بين الشرق و الغرب و الشمال والجنوب بحيث تعتبر الجزائر همزة وصل بين الشاطئ الصحراوي المطل على الصحراء الكبرى ودول السودان من المحيط الأطلسي غربا إلى البحر الأحمر شرقا التي كثيرا ما كانت من الأهداف الاقتصادية و الأطماع التي خططت لها الموجات الاستعمارية الحديثة (الفرنسية والبريطانية)، كما لها إطلالة بفضل ساحلها الطويل على البحر الأبيض المتوسط الذي يعتبر تاريخيا منطقة الصراع الحضاري بين الدول الأوربية الغربية و حضارات الشرق الإسلامي بحيث شكل منطقة النفوذ للأقوى عسكريا و اقتصاديا كما يشكل جناحي الموقع الجزائري من الشرق و الغرب ارتباطا غير مباشر بين الحضارة الغربية و الحضارة الشرقية لذا فإن جوهرة البحر الأبيض المتوسط كما اصطلح على تسميتها المؤرخون القدامى هي نقطة التقاء بين التجارة الصحراوية وأسواق التل الشمالي للمنطقة.

لذا فإن المسيطر على الجزائر فقد تمكن له من وضع يده على أحد جوانب القلب النابض للتجارة القديمة كما تشكل الجزائر في حد ذاتها مجالا حيويا وخصبا للنشاط الزراعي و الصناعي و هذا بفضل الهبة الطبيعية مصدرا هاما لا غنى عليه من مصادر الموارد الطبيعية الزراعية و الصناعية فهي منطقة احتوت على أجود الأراضي الخصبة الصالحة للزراعة في العالم و بمساحات معتبرة كما وهبت تنوعا في المناخ و التضاريس كان لهما الأثر الكبير في تنوع الإنتاج الزراعي، زيادة على كل هذا فإن الجزائر خزان طبيعي من المواد المعدنية الأولية المتنوعة مما جعل منها أرضية لابد منها لتنشيط القطاع الصناعي وللاستفادة من كل هذه الكنوز و تفعيل كل هذه القطاعات التجارية و الزراعية و الصناعية كان لزوما على ساكنيها من الحضارات عبر العصور إيجاد شبكة من المواصلات البرية والبحرية و هذا من أجل تنشيط و نقل وتسويق هذه الخيرات. لهذا و لأسباب أخرى فقد كان لبدايات شبكة المواصلات امتدادات في عمق تاريخ الجزائر و ارتبطت بوجود الإنسان فيها أي أن إرهاصات النقل في الجزائر مرتبطة ارتباطا شديدا ببداية تفاعل إنسان المنطقة بالحضارات الأخرى.

إن شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر لم تأتي من عدم أو من قطيعة تاريخية بماضي الجزائر إنما هي في الحقيقة قد تكون تطورا لما سبقها من الشبكات و تجارب الحضارات الأخرى، حيث كان للحضارة الفينيقية و التواجد الروماني و الفتوحات الإسلامية بصمات في هذا المجال، عملوا على توريث الشمال الأفريقي بصفة عامة و الجزائر بصفة خاصة طرق و مسالك كانت معبرا لأهدافهم الاقتصادية السياسية و العسكرية. لذا كان لزاما على كل دارس و متتبع لشبكة الطرق الفرنسية في الجزائر أن يتعرض إلى ما تبقى من أثار الحضارات السابقة من الطرق البرية، و كيف أثرت في توجيه أعوان الهندسة العسكرية الفرنسية في تخطيط شبكتهم في الجزائر؟ و ماهي أهم الصعوبات و العراقيل التي واجهت هذه الأخيرة في امتداداتها ؟

الفصل الأول:

شبكة الطرقات الرومانية في بلاد المغرب القديم

خلال العهد الروماني كانت طرق المواصلات بشمال إفريقيا تتكون من شبكة واسعة امتدت على مدى 7900 كلم. وعلى سبيل المثال لا الحصر يمكننا أن نذكر الطريق الساحلية التي كانت تمتد من قرطاج إلى مدينة طنجة بالمغرب. و في الداخل طورت روما العديد من الطرقات امتدت من الشرق إلى الغرب و كانت كلها تؤدي إلى الطريق الساحلي الرئيسي و هذا عبر شبكة من الطرق الفرعية التي كانت بدورها تربط المدن الرومانية بالمراكز العسكرية.

تعتبر اللوحة البويتنغيرية (La table de Peutinger) أهم مثال على تطور الطرق في العهد الروماني باعتبارها أحد أهم المصادر التي تم فيها رسم و تخطيط لشبكة الطرق الرومانية التي مازالت تقاوم عوامل الزمن في العديد من المناطق و التي يمكننا ملاحظتها على امتداد العديد من الجهات التي طالها التوسع الروماني بشمال إفريقيا. و قد شكلت شبكة الطرقات بالنسبة للرومان سند قوي خلال الحروب بسبب أهميتها في إمداد الجيوش الرومانية بالعتاد كما أنها كانت همزة وصل ذات أهمية بالغة في أوقات السلم إذ ساهمت في ازدهار الفلاحة و التجارة حيث كانت المنتوجات تنقل من الجزائر عبر الطريق الساحلي ومن ثم إلى روما.

1-شبكة الطرق الرومانية ودورها في تكريس الاحتلال الروماني في المغرب القديم

تحتل شبكة الطرق الرومانية في الجزائر وبلاد المغرب عموما منزلة معتبرة في الخريطة الأثرية العائدة إلى العهد الروماني (La table de Peutinger)، كما أنها تتبوأ درجة أولى في خريطة أثار الإمبراطورية الرومانية كلها من حيث أن أكثر من نصف العلامات الميلية الإجمالية التي تضمنتها شبكة الطرق عبر الإمبراطورية احتفظت بها في شمال إفريقيا (حوالي 2300 علامة ميلية عثر عليها بشمال إفريقيا و ذلك من مجموع كلي بلغ 4000 علامة تم إحصاؤها بكامل المقاطعات التي كانت تابعة للرومان)[1] .

ولقد ارتبط تاريخ شبكة الطرق بالحالة العسكرية التي سادت البلاد آنذاك، بحيث كان إنشاء الطرق في بداية الأمر عبارة عن إجراء عسكري محض، فالطرق بوصفها وسيلة للتواصل الاقتصادي والاجتماعي و كذا السياسي المباشر شكلت بالنسبة للجيش الروماني وسيلة عسكرية من أجل إخضاع السكان الأهالي، وضمان الأمن وتيسير التدخل العسكري عند الطوارئ، حيث تم أنشاء طريق تربط بين

[1] شنيتي (محمد البشير) : أضواء على تاريخ الجزائر القديم ، دار الحكمة ،الجزائر 2003 ، ص 117.

سيرتا ولبدة، كان قد أمر بإنجازها القنصل بلايسوس لملاحقة تاكفاريناس، والهدف من ذلك هو العزل الإستراتيجي العسكري لنوميديا عن حلفائها الطبيعيين الجيتول والغرامنت [1].

و إن كان سكان المغرب القديم قد جابهوا سياسة الأباطرة الرومان في فجر الإمبراطورية بمقاومة عنيفة وصمود باسل، فإن الرومان قد عملوا على الاحتفاظ بالأرض وتكريس الاحتلال، وذلك من خلال عمليات المسح والكنترة التي مارسها ماسحو الأرض Agrimensore [2].

وفضلا عن ذلك مكنت الطرق الممتدة عبر المقاطعات انطلاقا من المدن الكبرى والموانئ من تجاوز العوائق الطبيعية والأمنية ما بين مركز السلطة في روما والمناطق الداخلية بالمقاطعات وعلى تخومها، كما أتاحت الفرصة لاستغلال خيرات البلاد المحتلة اقتصاديا، ولقد مكنت الطرق الريفية مجتمع المدينة من استثمار الريف وإنمائه لصالحه وذلك عن طريق خلق ارتباط وثيق بين طبقة البرجوازية في المدينة الرومانية و المجتمع الريفي ولعلى من أهم مظاهر هذا الارتباط شبكة الطرق التي كانت وسيلة التفاعل الاقتصادي والاجتماعي بين المجتمعين .

ومن جهة أخرى ساهمت شبكة الطرق في تنشيط حركة الاستيطان عبر مناطق الريف الزراعي وتشجيع عناصر السكان الوافدين (المستوطنين) على الإقامة بالمناطق النائية التي تتوفر فيها الحماية العسكرية ووسائل الاتصال وبهذا فقد ارتبطت حركة الاستيطان بتاريخ إنشاء الطرق وتطورها، وهو ما يسمح بالقول بأن عملية إنشاء الطرق كانت تدخل ضمن مخطط امبريالي واسع له أبعاد متنوعة اقتصادية عسكرية و استيطانية[3].

ولم يتوان الأباطرة في استكمال سياسة وتشجيع الاستيطان بإنشاء المستوطنات في شمال وجنوب نوميديا، خاصة الإمبراطور تراجان الذي عمل على حشد الأهالي وترحيلهم، مما اضطرهم إلى النزول في أراضي فقيرة، في حين استفاد من أراضيهم المستوطنون الايطاليون و نقصد بذلك قدماء الجيش الروماني، وكان تقدم خط الليمس في طرابلس ونوميديا وموريطانيا مظهرا من مظاهر التوسع العسكري والذي كان يعكس من جهة أخرى السياسة الرامية إلى انتزاع و مصادرة الأراضي بالعنف، وفي نفس الوقت حاجزا دفاعيا منيعا يحول دون هجمات البربر الذين رفضوا الحياة الحضرية والرمي بهم في الصحراء.

---

[1] CAGNAT (René Louis Victor): L'Armée romaine d'Afrique et l'occupation militaire de l'Afrique sous les empereurs, partie 1,2, imprimerie nationale : E. Leroux, 1913, p. 19.

[2] SALAMA (Pierre) : les voies romains de l'Afrique du nord Alger, imprimerie officielle du gouvernement général de l'Algérie ; Alger 1951 , p. 35.

[3] شنيتي (محمد البشير): المرجع السابق ، ص ص117- 118.

1-1- مراحل إنشاء الطرق

1-1-أ- المرحلة الأولى

بعد أن استولى الرومان على نوميديا في القرن الأول الميلادي قام هؤلاء بإنشاء- لأغراض عسكرية وإستراتيجية- عدة طرق ومسالك حربية تربط بين سلسلة الحصون الدفاعية التي شيدوها للاحتماء بها حين يهاجمون من قبل الثوار من أبناء نوميديا، والمعروف أن هذه الطرق كانت في القرن الميلادي الأول تمر شمال جبال النمامشة وجبال الأوراس وجبال ونوغة [1].

ولقد عمد الإمبراطور أغسطس إلى تدعيم حماية أمن المدن التي تم الاستيلاء عليها من طرف الجيش الروماني بالاعتماد على (Thelepte) وفريانة (Tacapace) المسرحين من الجيش في شق طريق هام لذات الغرض يربط بين قابس، وقد انتهت الإشغال منه سنة 14م تحت إشراف القنصل ل. نونيوس اسبريناس(L. Nonius Asprénas)) ، مرورا بقفصة (Capsa) [2].

إن تلك الطريق التي تربط بين ميناء قابس ومقر جنود الجيش الروماني في أمايدارا (حيدرة)، ويرى بيار سلامة (P. Salama)، أنها أول طريق استراتيجي أقامه الرومان بمنطقة الشرق النوميدي، معتبرا فتحها ميلادا جديدا لشبكة الطرق الرومانية في المغرب القديم[3].

وكان الهدف الإستراتيجي من وراء ذلك الإنجاز تسهيل عملية التموين من خارج إفريقيا عن طريق ميناء قابس والسيطرة على منطقة السهوب التونسية الجزائرية التي كان سكانها في حالة ثورة مستمرة هددوا بها المقاطعة الرومانية، واكتفى الرومان بهذا لمدة سنوات قضوها منصرفين للاهتمام بالعمليات العسكرية ضد السكان الثائرين بمنطقة الأوراس وما جاورها.

وابتداء من عهد فيسباسيانوس (69-79م) شرع في تمديد الطريق العرضاني (قابس- تبسة) نحو الغرب بمحاذاة الأوراس وبلزمة وجبال الحضنة، فبلغ لماصبا، مروانة ثم زراي، زرايا، عام 75م، وبذلك أصبح التنقل متاحا لفرق الجيش بجوار المناطق المرتفعة المذكورة ومراقبة تحركات السكان مابين جنوبيها وشماليها، أي أن ذلك الانجاز العسكري مكن من تأمين السهول العليا الشرقية ذات الطابع الزراعي (سهول قسنطينة وسطيف) ووضعها موضع الاستغلال والاستيطان، ولعلى إنشاء مستعمرة في

---

[1] جوليان (شارل أندري) : تاريخ إفريقيا الشمالية ، تعريب محمد مزالي والبشير بن سلامة ، الدار التونسية للنشر سنة 1969 ، ص ص 214- 219.

[2] MESNAGE (J.) : Romanization de l’Afrique (Tunisia, Algeria, Maroc), Gabriel Beauchesne, éditeur, Paris, 1913, p. 45.

[3] SALAMA (P).: Les voies romains de l’Afrique du nord Alger, imprimerie officielle du gouvernement général de l’Algérie, Alger, 1951, p. 22.

سطيف (سيتيفيس) وجميلة (كويكل) في عهد الإمبراطور نيرفا (96–98م) كان ضرورة عسكرية حتمت القيام بها حركة الاستيطان التي يبدو أنها اشتدت في تلك السنوات، وذلك لمواجهة تحركات السكان بمرتفعات جبال البابور.

1-1- ب- المرحلة الثانية

وقد واصل الأباطرة الآنطونيون سياسة سابقيهم الفلافيين التوسعية واستمروا في مشاريع إنشاء الطرق والحصون والمستعمرات، حيث أنشأ تراجانوس (98–117م) معسكر تمقاد وذلك في السنة المؤوية للميلاد (100م)، والظاهر أن هذا الإمبراطور أدرك أن منابع الخطر تكمن فيما وراء مرتفعات الأوراس، إذ يبدو أنه لاحظ أن ضغط القبائل الجنوبية المتعودة على الانتقال الموسمي إلى سهول التل الكبير فاتخذ قرار بنقل الحدود إلى ما وراء الأوراس[1]، وبالتالي تطويق الكتلة الأوراسية من جهة الجنوب بعد إحكام السيطرة عليها شمالا بواسطة الحصون والمراكز العسكرية والطرق المشيدة على سفوحها الشمالية [2]. وهكذا أمر هذا الإمبراطور بإنشاء طريق حذو بلاد النمامشة وإقامة حصن أدمايوريس بسريانة وذلك عام 105م. وتواصل تمديد ذلك الطريق غربا إلى موقع تابوديوس، تهودة، ثم إيصاله بالطريق الطولي القادم من لمبيز، تزولت عبر مضيق القنطرة[3]، هذا الطريق الذي تم تمديده أيضا إلى غاية نقرين بتونس، والتي وصلها المد العسكري الروماني من خلال تلك الحملات العسكرية التي قام بها هذا الإمبراطور على مناطق البدو في رفارف الصحراء حيث أمر قائديه غلوس(M.Calluss) ونطاليس(M.Natalis) بالإشراف على تلك الحملات وذلك خلال الفترة ما بين 102 و105م[4] الذي أنشأ القاعدة العسكرية الشهيرة مايوريس(Ad majores) شمال نقرين سنة 104م، التي تحولت إلى مركز عسكري ونقطة مراقبة للطرق التجارية الجنوبية الشرقية [5] كما تم الربط بين هذه القاعدة وبين مدينة تهودة (Thabudos) قرب بسكرة ليتجاوز خط الليمس من شمالي الأوراس إلى جنوبه [6].

---

[1]شنيتي (محمد البشير): المرجع السابق، ص ص121- 122.

[2]المرجع نفسه، ص 121.

[3] MESNAGE (J.): op. cit, p. 61.

[3]شنيتي (محمد البشير): المرجع السابق، ص 104.

[5] MERCIER (Ernest) : Histoire de l’Afrique septentrionale (berberie) depuis le temps les plus recules jusqu’a la conquête française (1830), t.1, Ernest leroux éditeur, Paris, 1888, p.106.

[6]شنيتي (محمد البشير): المرجع السابق، ص.104.

ولم يكتف الإمبراطور تراجان بتفعيل الحصون الجنوبية، بل نجد أنه يحرض على تدعيم الدور الدفاعي لليمس في شمال الأوراس، وذلك باتخاذ قرار نقل المقر العام للجيش الأغسطي الثالث إلى لمباز وأعطى لقب بلدية للمدينة. ويكون بذلك قد أكمل الخطة التي بدأها قبله فأسباسيان عندما نقل مقر الجيش من تبسة إلى خنشلة ومنحها أيضا لقب بلدية رومانية[1].

وهكذا أصبح الاتصال متأتيا بين لمبيز وقابس عبر طريقين، أحدهما شمال الأوراس والآخر يمر جنوبه، أي أن الأوراس وضع في معزل وطوق من جميع جهاته، ولم يبقى سوى تقطعيه بواسطة طرق طولية تربط بين الطريقين الإستراتيجيين (الشمالي والجنوبي)[2]، ويبدو أن الإمبراطور تراجان قد أدرك الأهمية الإستراتيجية لموقع لمبيز حيث سمح بمراقبة منابع ومنافذ الوديان التي تخترق جبال الأوراس ،لاسيما وادي عبدي والأبيض[3]، كما عمل خلفه هادريانوس (117-135م) على تدعيم شبكة الطرق والتوغل بها إلى أبعد الحدود بجنوبي الأوراس منشأ مركز جميلاي، القصبات على مقربة من مجرى وادي الجدي، وواصل اختراق مرتفعات الأوراس وبلزمة عبر الوديان العميقة والفجاج الموصلة بين الشمال والجنوب بواسطة طرق مجهزة بتحصينات منيعة[4]، منها مثلا الخط الرئيسي الذي يربط البروقنصلية (قرطاج) بلمباز مارًا بذلك على تبسة التي كانت بمثابة تفرع كل خطوط التوغل القادم من قرطاج عاصمة الحكم الروماني نحو المغرب الأوسط، كما وجدت خطوط أخرى داخلية إقليمية اختص بها المغرب الأوسط في العهد الروماني[5] البولي، عين تموشنت وذلك عام 119م، وهو طريق يحاذي سهل شلف ويمنع عنه ارتياد القبائل الذاوية فيما وراء جبال الونشريس[6]، ثم ما لبث أدريانوس أن طور هذه الشبكة بإنشائه مركز رابيدوم، سور جواب على بعد 35 كلم غرب أومال، وذلك خلال زيارته التي قام بها لإفريقيا في ربيع سنة 122م.

ولم يتوقف الأمر عند هذا الحد، بل أمر بإنجاز طريق داخلي هام اخترق به فجاج وسهول التيطري الداخلية ليصل المركز الجديد بمركز أومال (أوزيا)، سور الغزلان، وذلك عام 124م، ثم تمدد هذا الطريق

---

(1) CAGNAT (R). : L’Armée Romaine de la Afrique sous les empereurs, imprimerie nationale, Paris 1892, p. 501.

(2) شنيتي (محمد البشير): المرجع السابق، ص 121.

(3) GSELL (Stephane) : Histoire Ancienne de l’Afrique du Nord, t. 1, librairie et Hachette et c^{ie}, Paris 1913, p. 204.

(4) شنيتي (محمد البشير): المرجع السابق، ص 121.

(5) شارل أندري جوليان: المرجع السابق، ص 214.

(6) شنيتي (محمد البشير): المرجع السابق، ص 121.

غربا فوصل قلعة تاناراموزا (البرواقية) وهي النواة الأولى لليمس الموريطاني انطلاقا من الليمس النوميدي[1].

كما وصلت هذه القلعة بطريق الشلف و ذلك بإنشاء طريق طولي يفصل بين التيطري والونشريس ويظهر أن الطريق الواصل بين موريطانيا القيصرية ونوميديا انطلاقا من معسكر اوزياس عبر طبنة – زاري– لمبيز قد شرع في إنجازه، هذا إن لم يكن قد استخدم منذ عهد هادريانوس، أو خلال السنوات اللاحقة لنقله مركز قيادة الفيلق الثالث الأوغسطي إلى لمبيز عام 128م بعد أن كان مركز جميلاي القصبات، بتخوم الصحراء الشمالية قد عمر بعد من طرف كتيبة الجنود الكليدونيين عام 126م وإن كان المبنى الرسمي لهذه الكتيبة لم يدشن رسميا سوى عام 132م على يد هذا الإمبراطور نفسه[2].

1-1-ج- المرحلة الثالثة:

أما بخصوص ليمس القرن الثالث المعروف بالخط الدفاعي الثاني، فقد تم انجازه حوالي 201م أثناء حكم الإمبراطور سبتميوس سفيروس (193-211م)، الذي أعطى دفع جديد لحركة الاستيطان والتوسع العسكري بجميع الولايات الإفريقية[3]، موسعا بذلك من شبكة الطرق ومتوغلا باليمس (الحدود العسكرية) إلى أقصى حد ممكن، حيث بلغ به غدامس (ملتقى طرق قوافل الصحراء وإفريقيا السوداء)[4].

ويبدو أن هذه التحصينات والطرق العسكرية قد ضايقت القبائل المرتحلة وسدت في طريقها كل المنافذ نحو الانتجاع في أقاليم رعيها في الحضنة وجنوب الأوراس مما جعلها تتجه بإعداد كبيرة نحو سفوح الأطلس الصحراوي (جبال أولاد نايل وجبال عمور)[5]، مما أمر هذا الإمبراطور بنقل الليمس إلى جنوبي مرتفعات أولاد نايل بالجنوب الجزائري و ذلك عندما أنشأ قلعة دميدي، مسعد الشهيرة عام 201م[6]، فعزز بذلك جبهة الدفاع الرومانية بالجنوب النوميدي– الموريطاني المواجهة للبدو، كما أنه متن شبكة الطرق واحكمها عبر المنطقة الفاصلة بين شطوط الحضنة– ملغيغ– الفجاج، التي تعد معبرا طبيعيا بين الصحراء وبلاد التل.

---

[1] HARMAND (L).: L’occident Romaine, Guayule, Espgne, Afrique du nord, S.Ed., S.D., p. 271.

[2] شنيتي (محمد البشير): المرجع السابق، ص 122.

[3] صحراوي (عبد القادر): التحصينات العسكرية بنوميديا وموريطانيا القيصرية أثناء الاحتلال الروماني، دار الهدى الجزائر، 2011، ص 26.

[4] شنيتي (محمد البشير): المرجع السابق، ص 123 .

[5] شنيتي (محمد البشير): الجزائر في ظل الاحتلال الروماني بحث في منظومة التحكم العسكري (الليمس الموريطاني) ومقاومة المور، جـ1، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999 ، ص ص 140- 141.

[6] GILLBERT (Charles-Picard): La civilisation Romaine, Plon, Paris, 1959, p. 31.

كما أنشأ طريقا استراتيجيا جديدا جنوبي التيطري- الونشريس- فرندة- بني شقران تسالا يصل المركز الروماني اراس تارمونت، القائم شمال غربي منخفض الحضنة بمعسكر الخيالة السوريين (نمروس سيروروم) مغنية ، مرورا بغرميدي وعين توتة وبوغار وهيبرنا (قلعة أولاد هلال) وعيون سبيبة ولوكو تيمزيوين، وبوماريا تلمسان، وتم ربط هذا الطريق المحاذي للسهوب الغربية (النجود) ذات الطابع الرعوي بالطريق المحاذي لمرتفعات الحضنة المتصل بمراكز التل (زاري- سطيف- لمبيز).

ويرجح براديز أن الطريق الذي اكتشفه بالطائرة والواصل بين أوزيا (سور الغزلان) وجميلاي (القصبات) مرورا بسدوري، يكون قد أنجز في عهد الأباطرة السفيريين، وهو طريق يختصر المسافة الكبيرة ما بين اوزيا وجميلاي إلى حوالي 150ميلا روماني (حوالي 230 كلم)، كما تم ربط الطريقين العرضانيين بموريطانيا القيصرية (وهما طريق الشلف وطريق السهوب) بطريق متعامدة معهما، مرورا بفجاج ووديان المرتفعات الفاصلة بين الطريقين المذكورين، وهو عمل مكن من وصل المراكز العسكرية والمدنية المتواجدة عبر الطريقين الكبيرين ببعضهما، فضلا عن أن تلك الطرق المتعامدة ساعدت على إحكام الحصار حول المرتفعات ومراقبة حركة المرور ما بين السهوب الغربية [1].

وعموما فشبكة الطرقات الرومانية في شمال إفريقيا توصف بأنها كثيفة وكثيرة التفرعات وأن مركز انطلاقها قرطاج، فمنها تتفرع طريقان نحو عنابة فتحاذي الأولى ساحل البحر مارة من بتزرت وطبرقة والقالة وتشق الثانية ضفة واد مجردة الشمالية عبر طبرقة وحمام الدراجي وشمتو، وكانت الطريق الرابط بين قرطاج وتبسة البالغ طولها275كلم أعظم الطرقات واشملها بالعناية وكانت تمر بمجاز الباب وتستور وعين طونقة وتبرسق والكرب ومديانة وحيدرة وتتجه طريق ساحلية أخرى نحو الجنوب إلى لبدة عبر سوق الأبيض وسوسة وطرابلس وقد تجاوز طولها 800 كلم، وكانت طريق أخرى تنتهي إلى قابس و هذا بعد أن تمر بجنوب الشطوط[2]. ونقتصر هنا على ذكر بعض الطرق الطولية المتعامدة مع طرق التخوم العرضانية كالتالي:

1- لمبيز- تبوديوس- جميلاي- عبر القنطرة

2- سطيف - زاري- طبنة - الوطاية - جميلاي

3- سطيف- طبنة- زابي- بوسعادة- حصن مجدل أو القهرة- عين الريش- قلعة دميدي (مسعد)

4- اوزيا - سدوري - جميلاي

---

(1) شنيتي (محمد البشير): أضواء على... المرجع السابق ، ص 124.

(2)جوليان (شارل أندري): المرجع السابق، ص 124.

5- تاناراموزا (البرواقية) – بوغار

6- سوفازارا (عمورة) – هبيرنا (أولاد هلال)

7- كاسترانوفا (المحمدية) – لوكو (تيمزيوين)

8- البولي (عين تموشنت) – بوماريا (تلمسان)

9- سيغا – نمروس سيروروم (مغنية) [1].

2- بنية الطريق في العهد الروماني

لقد جاءت خطوط هذه الشبكة مختلفة من ناحية الطبيعة والشكل ومادة الصنع وهذا حسب أهمية الخط في حد ذاته حيث كانت الطرقات الكبرى مكونة من طبقات كثيرة متراكمة، فالطريق الرابطة بين قرطاج وتبسة كانت تشتمل على أربع طبقات: الأولى من الصفا الكبيرة والثانية من الملاط والثالثة من الحصى وتشتمل الرابعة على حجارة متفاوتة الحجم يتكون منها ظاهر الطريق، ولا توضع الصفائح إلا بالقرب من المدن، وكانت طريق الأوراس الشمالي تتركب من طبقات خمس: فالأولى طبقة الرمل الغليظ، والثانية طبقة الحجارة الصلبة الملتحمة بواسطة الملاط، والثالثة طبقة الحصى، والرابعة طبقة الإسمنت المخلوط بالرمل الغليظ والحصباء وهي محور الطريق، وأخيرا طبقة إسمنت طبيعي ممزوج بحجارة صلبة.

كما كانت تتفاوت من ناحية عرض الطريق، حيث نسجل الحد الأدنى من العرض مترين و37 سنتمترا، بينما كان عرض الطريق الرابط بين قرطاج وتبسة يتراوح بين ستة أمتار و75سنتمترا وسبعة أمتار و مرد ذلك أن هذا الطريق قد يصنف من الطرق الرئيسية التي تشهد ترددا كبير عسكري و تجاري ، وقد اكتشف في هذا الطريق جدار ارتكاز مبني من حجارة غير منحوتة تغطي كتلة كبيرة من الحصى الهش يبلغ طوله 37 مترا وعلوه 6 أمتار [2].

بينما كانت شبكة الطرق كثيفة بالجهة الشرقية من قرطاجة، وغالبا ما كانت الطرق واسعة (7.20م) بالنسبة لطريق قسنطينة – سكيكدة، ومشيدة بطريقة جيدة. حيث كانت تحتوي طبقات منضدة وكانت تسمح الكثير من أعمال الفن بتجاوز المنخفضات، فالجسور كانت عديدة: "كان لجسر القنطرة عقد من 10 أمتار، وقبة من ثلاثة أضلاع ، وتجويفات مزينة بنجمات ورأس حصان منحوت على مدخل قبته العليا، كما كانوا يقيمون أنصابا ميلية لتبيان المسافات ويكتبون عليها معلومات كثيرة تتعلق بتاريخ إنشاء الطريق أو الجسر باسم الإمبراطور و الفترة التي تم فيها انجاز الأشغال على يده بالإضافة إلى الطول

---

[1] شنيتي (محمد البشير): أضواء على... المرجع السابق، ص ص 124- 125.

[2] جوليان (شارل أندري): المرجع السابق، ص 215.

الميلي الذي يمتد عليه الطريق زيادتا إلى البلديات التي يمر عليها ، وكانوا أحيانا يذكرون الصعوبات والعراقيل التي واجهت مشروع انجاز الطريق أو الجسور[1].**(أنظر الملحق رقم 01).**

و مما تقدم يظهر لنا أن لشبكة الطرق الرومانية دور كبير في إحكام السيطرة الرومانية على المغرب القديم كما كانت عاملا مهما لدفع خط الليمس الحدودي إلى ما وراء كتلة الأوراس و بالتالي إحكام السيطرة على كل التل الجزائري.

كما يظهر من خلال الرسم الأولي لخارطة هذه الشبكة أنها موزعة توزيع محكم بين طرق طولية رئيسية و أخرى عمودية عرضانية تعمل على الربط بين الطرق الرئيسية مما يضمن للجيش و كذا الحركة التجارية سلاسة التنقل من الشرق إلى الغرب و من الشمال نحو الجنوب. تتمتع شبكة الطرقات الرومانية بأنها صلبة و مقاومة لكل عوامل الطبيعية وهذا إذا ما تأملنا في مواد البناء و الطبقات المشكلة للطريق الروماني زيادة على ذلك فلقد كانت تتميز بكل ما تشمله الأعمال الفنية لمواصفات الطريق الحديث حيث كان بها علامات ميلية كيلومترية و أخرى توجيهية زيادة على الألواح الحجرية التي كانت تحتوي على معلومات تتعلق بالطريق و مراحل انجازه ،أي أن شبكة الطرق الرومانية جديرة أن تلعب دور الموجه لمن خلفها من الحضارات .

[1]جوليان (شارل أندري): المرجع السابق، ص 215.

الفصل الثاني:

وضعية شبكة الطرق الجزائرية في أواخر العهد العثماني وبدايات الاحتلال الفرنسي في الجزائر

مما تجدر الإشارة إليه، أن شبكة الطرق في العهد العثماني لم تشهد تطورا كبيرا عما كانت عليه في الفترة الإسلامية، فعلى الرغم من أنها كانت متفرعة لجميع الاتجاهات، مما يسمح لها الربط بين الأسواق المحلية والإقليمية، واحتوائها على عدة مراكز ومحطات للراحة التي تحتاجها القوافل للتزود بالماء والكلأ طيلة مدة سفرها، فقد كانت تعاني في نفس الوقت من سوء الرصف وكثيرا ما كانت توصف بأنها مهترئة و عرضة لكل العوامل الطبيعية شتاءا وصيفا (انزلاقية ، طينية ، غبارية)، وهذا لأنها لم تتعرض لعملية الصيانة والتجديد بفعل إهمال السلطة العثمانية، كما كانت فاقدة للأمن، فهي على العموم تقليدية لم ترقى وتتطور مقارنة بنظيرتها بأوربا، وظلت على هذا الحال إلى مطلع العقد الثاني من الاستعمار [1].

1- شبكة الطرق العثمانية في الإيالة الجزائرية

تنقسم طرق الإيالة الجزائرية إلى طرق سلطانية وأخرى فرعية ذات طابع جهوي فالسلطانية هي الطرق التجارية الكبرى والتي هي بمثابة الطرق الوطنية أو الرئيسية في عصرنا الحالي ، ويوجد في الجزائر من هذا النوع طرق عديدة متفرعة الاتجاهات نحو الشرق والغرب والجنوب فمنها ما هو شمالي محاذي للبحر ومنها ما هو وسطي داخلي بالإضافة إلى نوع ثالث جنوبي صحراوي و ذلك لوقعه في إقليم الصحراء وتعمل هذه الطرق جملة على ربط الإيالة الجزائرية بكل من تونس، المغرب، ليبيا والسودان الغربي [2] أما الطرق الفرعية ذات الطابع الجهوي فهي طرق داخلية لكل إقليم أو مقاطعة ونقصد بذلك في الجزائر العثمانية طرق البايلكات وهي الطرق التي تربط عاصمة البايلك بامتداداته الحدودية نحو الريف .

1-1- الطرق السلطانية

يعتبر الطريق الأفقي الرابط بين الشرق و الغرب للإيالة الجزائرية و الذي يقع في الضفة الشمالية منها من أهم الطرق التي تربط المدن الواقعة بإقليم التل ، حيث يصل حواضر بايلك الشرق (قسنطينة- ميلة-عنابة) بمثيلاتها ببايلك الغرب (مازونة- معسكر- وهران- تلمسان) وهذا ما جعله يشكل أساس الطريق السلطاني بقسميه: الشرقي الرابط بين مدينة الجزائـــر وقسنطينة ، والغربي الواصل بين مدينة الجزائر ووهران، وهذا الطريق السلطاني يساير في اتجاهــه العـام المسلك القديـم (طريق التــل) العابر لمقاطعات نوميديــا وموريطانيــا السطايفية وموريطانيا القيصرية في العهود القديمة والواصـل بين القيـروان وتلمسـان في فترات الحكم الإسلامي، كما أنه يشكل اليوم أساس الطريق الدولي بين تونس والمغرب الأقصى [3].

---

[1] سعيدوني (نصر الدين): ورقات جزائرية (دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني) ، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، 2000، ص 446.

[2] الزبيري (محمد العربي): التجارة الخارجية للشرق الجزائري، ش.و. ن. ت.، الجزائر، د س، ص67 .

[3] سعيدوني(نصر الدين): شبكة المواصلات في الجزائر أثناء العهد العثماني، أعمال المؤتمر العالمي الثامن للدراسات العثمانية عن الولايات العربية خلال العهد العثماني، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلوماتية، زغوان ، تونس، من 15 إلى 18 أكتوبر 1998، ص 70.

– الطريق السلطاني الشرقي

ففي قسمه الشرقي ونظرا لأهمية بايلك قسنطينة خص الطريق السلطاني الرابط بين مدينة الجزائر "دار السلطان "ومدينة قسنطينة عاصمة البايلك، منذ عهد "حسن باشا بن خير الدين"، بتحصينات عسكرية لتأمين مرور القوات العسكرية القادمة من وإلى مدينة الجزائر [1] وهما طريقان:

1- طريق يمر عبر وادي الزيتون، بني هارون، حمزة البويرة، بيبان الحديد ومجانة.

2- الطريق المار عبر بني عيشة، شعبة الحمار، تاشنتيرت، بني هارون، حمزة ونوغة، وقد أنشأ الأتراك العثمانيون، في هذا الطريق العديد من المراكز العسكرية منها: برج منايل، برج البويرة وبرج سوق الغزلان، وكلها بنيت حوالي سنة 1594م وتقيم بها حاميات قليلة العدد مهمتها حـماية الطريق ولم يكن يتسنى لهم ذلك إلا بمـساعدة القوات المـحلية (الزمول) [2].

وهو الطريق الرسمي الذي يسلكه باي قسنطينة عند توجهه إلى مدينة الجزائر لتقديم الدنوش أو المساعدة في صد الهجومات الأوربية على الجزائر أو عند توجهه من الجزائر إلى قسنطينة لتسلم مهامه كحاكم جديد على البايلك،و يعرف هذا الطريق بالطريق البري السلطاني حيث يبدأ هذا الطريق من باب عزون ليجتاز قنطرة الحراش،أين شُّيد برج لحماية القنطرة ومراقبة سهل متيجة، ويعرف ببرج الحراش[3] وقد تم بناءه من طرف "الحاج أحمد "سنة 1697م ثم رمّم من طرف "إبراهيم آغا" سنة 1737م، ثم رمم من طرف "يحيى آغا" بين سنة 1822 و1824 م ولهذا أصبح يعرف ببرج الآغا[4].

ويواصل طريق التل امتداده عبر مدينة "الثنية" ثم "برج منايل" و"برج سباو" و"بوغني" و"تغرغرت " و"جمعة الصهاريج " ثم "سيدي عيش" فالقصر فمدينة "بجاية "ومنها إلى مدينة" جيجل "ويتفرع عن هذا الطريق طريق من "بجاية" إلى" برج بوعريريج "و"قلعة بني عباس "وآخر من بجاية عبر سوق الاثنين إلى مدينة سطيف، التي بني بها برج علوه بين 20 و 30 قدما، ومنها إلى الجهتين الشرقية والجنوبية الشرقية.

ويتفرع الطريق السلطاني بمنطقة ثنية الأحد إلى فرعين فرع يتجه نحو" برج منايل "على الطريق التلي، والثاني يتجه نحو الهضاب عبر" بني عمران "و"الأخضرية "و"حمزة"(البويرة) "فالبيبان" (بيبان الحديد) – وهي أخطر نقطة تمر بها قوات البايلك و ذلك لكونها تخضع لسيطرت القبائل الخارجة عن السلطة العثمانية– ثم برج بوعريريج فسطيف وميلة للوصول إلى قسنطينة، ويعد هذا الطريق أقصر الطرق

---

(1) CARETTE (E).: Recherché sur la géographie et le commerce de l’Algérie méridionale, Paris, 1840, p. 130.

(2) ROBIN (Joseph Nil) : Note Sur l'organisation militaire et administrative, des Turcs dans la Grande Kabilie, in revue Africaine, Vol.17, N° 98, 1873, p. 134.

(3) معاشي (جميلة): الإنكشارية والمجتمع ببايلك قسنطينة في نهاية العهد العثماني، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في التاريخ الحديث، جامعة منتوري، قسنطينة، 2007–2008، ص 58.

(4) خلاصي(علي): التنظيمات والمنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه دولة في علم الآثار، جامعة الجزائر، 2005، ص 373.

وأخطرها لذا كان البايات يضطرون لمهادنة شيوخ القبائل المسيطرة عليه و ذلك لتجنب الطرق الطويلة والملتوية [1].

ولحماية المواقع والمدن المتواجدة على هذا الطريق، وضعت للحاميات العثمانية تحصينات مجهزة بالمدافع، نذكر منها :حصن قسنطينة المجهز بـ 91 مدفع، وحصن عنابة بـ 80 مدفع، وبسكرة بـ 18 مدفع، والقل بـ 10 مدافع، وبرج سباو بـ 16 مدفع يضاف إلى ذلك عدد من النقاط المحمية منها :برج منايل، برج الترك برج تارغرت، برج مجانة، زمورة، برج بوعريريج، جيجل، ميلة، برج نقاوس، وغيرها من الأبراج التي تحرس الطريق السلطاني [2].

– الطريق السلطاني الغربي

كان يربط بين الجزائر ووهران أو بين الجزائر ومعسكر، وينطلق من باب عزون نحو عيون الربط ثم مرتفعات الساحل فوادي كرمة ومنه إلى حوش باي الغرب بالمتيجة، وبعد اجتياز وادي بوفاريك ووادي العلايق يجتاز حوش قايد السبت بالعفرون، ومن ثم إلى مضايق وادي جر فبرج بوحلوان، ومنه إلى مليانة و بوخرشفة، ثم إلى الطريق بمحاذاة ضفة وادي الشلف الشمالية حتى يصل القنطرة عند جبل دوي ليتحول إلى الضفة الجنوبية عند محطة عين الدفلى[3]، وبعدها يمر على البغدادي على وادي الفضة ومحطة زمالة وادي سلبي ثم مرجة سيدي عابد بعدها يصل محطة جديوية ومحطة الكرمة ومنها إلى حوش لغمري فمعبر الهبرة والسيق (المقطع) وزيوش مولاي إسماعيل ثم وادي تليلات فـوهران .

هذا وقد يتحول طريق الغرب عند مرجة سيدي عابد نحو الشمال ليمر عند الضرورة على مازونة، كما ينثني نحو الجنوب عند وادي يلل لينتهي عند مدينة معسكر التي كانت قاعدة بايليك الغرب أثناء احتلال الإسبان لوهران والمرسى الكبير وبعد تحرير وهران (1791م) تحولت معسكر إلى مدينة إقليمية وأصبح طريق الغرب ينتهي عند مدينة وهران عن طريق مسلكين أحدهما يميل إلى الجنوب ليبتعد عن المستنقعات ويحاذي سفوح مرتفعات بني شقران والآخر يلازم السهول الشمالية ليقترب من البحر، غير بعيد عن مستنقعات المقطع مما جعله أكثر ملائمة في فصل الصيف خاصة [4].

إضافة إلى هذه الطرق الشمالية التلية التي شكلت أساس الاتصالات الرسمية والتجارية بين البايلكات فقد وجدت طرق أخرى رئيسية بالمنطقة الجنوبية كانت هي أساس تنقل القوافل و رابط بين أقاليم المغرب الأقصى الجنوبية وبين جهات الجنوب التونسي وإقليم طرابلس الغرب ويتشكل هذا الطريق في الواقع من

[1] معاشي (جميلة) : المرجع السابق، ص 59.

[2] خلاصي(علي): المرجع السابق، ص 75.

[3] SAIDOUNI (Nacereddine) : L'Algerois Rural à la fin de l'époque ottomane (1791-1830), Dar Al-Gharb Al-Islami, Beyrouth, Liban, 2001, p 234.

[4] سعيدوني (ناصر الدين): ورقات جزائرية..، المرجع السابق، ص 65 .

مسلكين فرضتهما الشروط الجغرافية واتساع العمق الصحراوي للجزائر فأصبح يتكون من مسلكين رئيسين هما :

- **طريق القصور :** و هو مسلك يحاذي الأطلس الصحراوي ويساير واد مزي (جدي) ، يسلكه المسافر من واحات تافلالت (سجلماسة القديمة) إلى واحات الزيبان والجريد ويعرف عادة بطريق القصور.

- **طريق الواحات :** و يتوغل هذا الطريق في أعماق الصحراء ليصل إقليمي توات ودرعة بواحات وادي ريغ وغدامس وهو ما يطلق عليه عادة طريق الواحات [1].حيث أصبح هذا الطريق أواخر العهد العثماني يثير خوف القوافل، فكثيرا ما يتجنبه أغلب المسافرين من تجار وحجاج مفضلين عنه طريق القصور لاستتباب الأمن به نسبيا ولتوفره على عدة نقاط للمياه الصالحة للشرب على مسافات قريبة وكذا تحكم شيوخ الزاويا في القبائل التي تقطن بالقرب منه، عكس طريق الواحات الذي تباعدت نقاط المياه به وأصبح تحت رحمة القبائل البدوية وجماعات التوارق المتنازعة على مناطق النفوذ ومكاسب ما تبقى من تجارة السودان الغربي، وحالة الانكماش الاقتصادي والفوضى والاضطرابات التي بدأ الجنوب الجزائري يعيشها منذ منتصف القرن السابع عشر بالخصوص [2].**(أنظر الملحق رقم 02)**

1-2- الطرق العمودية الواصلة بين مناطق الشمال (التل) وجهات الجنوب (الصحراء):

و بالإضافة إلى هذه الطرق و المسالك الطولية العثمانية التي كانت تربط شرق الإيالة بغربها سواء كانت في التل شمالا أو في الصحراء جنوبا، فلقد توفرت شبكة الطرق للإيالة الجزائرية على نوع آخر من هذه الطرق و هي المسالك العرضانية الرئيسية و جاءت ممتدة من الشمال نحو الجنوب موزعة على الجهات الشرقية والوسطى والغربية وتجتاز في مجملها النطاقات الطبيعية للجزائر الشمالية المتمثلة في الأطلس التلي والهضاب العليا والأطلس الصحراوي ، وهي بذلك توفر اتصالا دائما وبطريقة مباشرة وسهلة للمراكز الإدارية بالشمال وهي مدن: قسنطينة – الجزائر– معسكر – ووهران بالمحطات الصحراوية الكبرى في الجنوب المرتبطة عن طريق القوافل ببلاد السودان [3]. و لقد تم رصدها من الغرب نحو الشرق على النحو التالي**(أنظر الملحق رقم 02)** :

- **المسلك الغربي:** طريق وهران وأرزيو إلى تمبكتو : ويمر على خيثر، مشرية وعين الصفراء وفيفيق، ويتبع مجرى واد زوزفانة إلى إيجلي حيث يلتقي بطريق فاس إلى تمبوكتو، وقد سلكه كولونيو عام 1860م [4].

---

[1] سعيدوني (ناصر الدين): ورقات جزائرية..، المرجع السابق ، ص 449.

[2]سعيدوني (ناصر الدين): دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني، سلسلة الدراسات الكبرى، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1984، ص ص 236-238.

[3] سعيدوني (ناصر الدين): ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص 451.

[4] بوعزيز (يحي): مع تاريخ الجزائر في الملتقيات الوطنية والدولية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999، ص 112.

– **المسلك الأوسط:** طريق مدينة الجزائر إلى تمبوكتو: ويمر على البليدة، بوغار الأغواط، غرداية، القليعة، عين صالح، أكابلي وبئر تيريشومين حيث يلتقي بطريق توات إلى تمبوكتو، وقد سلكه الضابط بالا .

– **المسلك الشرقي:** طريق سكيكدة وقسنطينة إلى أمفيد، الهقار وتمبوكتو، ويمر على باتنة، بسكرة تقرت، ورقلة، البيوض، أمقيد، تيميساو، وإيفروان إلى مبروك وتمبوكتو. وقد مر على جانب من هذا الطريق الضابط فلاتر عبر حوض إيغريغ [1].

هذا ويتغير سير خط هذه المسالك من محطة إلى أخرى حسب الظروف السائدة بالصحراء .

1-3- الطرق الفرعية ذات الطابع الجهوي

وهي تصل المدن الإقليمية ببعضها البعض وتربط بينهما وبين مراكز السلطنة الإدارية بدار السلطان أو ببايلكات الشرق (قسنطينة) والغرب (وهران) و التيطري (المدية) ، وتنقسم هذه الطرق الفرعية إلى أربعة مجموعات .

– **طرق فحص مدينة الجزائر:** تصل مدينة الجزائر بالمراكز العمرانية المنتشرة بالجهات القريبة منها وتنتهي عند أبواب المدينة الثلاث (الباب الجديد وباب عزون وباب الوادي) وأهم هذه الطرق : (طريق مرسى الذبان، طريق بئر مراد رايس وبئر خادم، طريق تمانتفوست، طريق بوزريعة، طريق بني مسوس– سيدي فرج) [2].

– **طرق دار السلطان** : تربط مدينة الجزائر بمدن البليدة والقليعة وشرشال ودلس وبرج ساباو وأهمها : (طريق الجزائر – البليدة، طريق الجزائر – القليعة ، طريق الجزائر شرشال، طريق الجزائر .– دلس، طريق الجزائر – برج ساباو، طريق الجزائر . بجاية) [3].

– **طريق بايليك الشرق** : . طرق قسنطينة– ميلة ، قسنطينة–جميلة ، قسنطينة القل ، قسنطينة– سطورة ، قسنطينة – عنابة– القالة عن طريق زرادسة ، قسنطينة– عنابة عن طريق حجار السود وقالمة قسنطينة– تبسة عن طريق مواطن الحراكتة ومسكيانة قسنطينة . الكاف عن طريق السطل واد مقاصبة – تيفاش – القطار – قسنطينة– برج حمزة – المدية[4].

– **طريق بايليك الغرب** : وهي

- طرق وهران – تلمسان .
- طرق وهران – مستغانم .

---

[1] بوعزيز (يحي): طرق القوافل والأسواق التجارية بالصحراء الكبرى كما وجدها الأوروبيون خلال القرن التاسع عشر، مجلة الثقافة ، العدد 59، سبتمبر – أكتوبر 1980، الجزائر، ص 13.

[2] SAIDOUNI (N). : L'Algerois Rural…, op. cit, pp. 235-236.

[3] Ibid, pp. 236-237.

[4] سعيدوني (نصر الدين) : ورقات جزائرية...، المرجع السابق، ص 455.

- طرق مازونة – معسكر .
- طرق معسكر – تلمسان .
- طرق تلمسان– أرشقول .
- طرق تلمسان – وجدة[1] .

وساهمت الطرق البرية ذات الاتجاه الأفقي الرابطة بين شرق البلاد وغربها، في ظهور عدة مناطق كمراكز للتبادل التجاري أو أسواق تتلقى فيها القبائل كالطريق التلي الواصل بين تلمسان والجزائر وقسنطينة، وطريق الواحات الصحراوية المنطلقة من تافلالت والرابطة بين عين صالح ومتليلي وورقلة وغات، والطريق الرأسي الذي يربط بين التل والصحراء، فنتج عن هذا التبادل بين الشمال والجنوب ازدهار بعض المراكز العمرانية الواقعة على طول خط الطريق التجاري كبوسعادة والبرواقية وبوغار وبسكرة، وازدياد أهمية أسواق التبادل الموسمي [2].

2-أثر الطرق والمسالك للإيالة الجزائرية في النشاط التجاري مع أقاليم الجوار (تونس المغرب ، ليبيا والسودان الغربي)

تحتل بلاد المغرب موقعا جغرافيا هاما فهي تعتبر منطقة عبور وملتقى التجارة السودانية والأوربية والأقطار الأخرى، وهذا منذ زمن بعيد مما سمح في انتعاش بعض المناطق الصحراوية التي كانت تمر بها تلك القوافل[3]، فقد عرف المغرب الإسلامي شبكة من المواصلات تطورت عبر العصور لتشكل طرق رئيسية معلومة المحطات، وأخرى ثانوية تنتشر عبر كل البلاد، ويعود الفضل في كشف وتعيين هذه الشبكة إلى الرحالة الذين أسهموا بكتاباتهم، فأصبحت المسالك والدروب والمحطات معروفة التفاصيل والخصوصية [4].

2-1- الطرق الرابطة بين الإيالة الجزائرية وتونس

لقد كانت تونس هي أقرب الأسواق الخارجية إلى الشرق الجزائري، ولذلك كان تجار قسنطينة من أهل التل و الصحراء يفضلون التوجه إليها، وللقيام بجميع مبادلاتهم التجارية الذي يعتبر أهم من النشاط والتبادلات التي كانت تتم عن طريق الموانئ، مما دعت الضرورة الاقتصادية إلى خلق عدة مراكز أساسية تنطلق منها القوافل وتعود إليها وأهمها: قسنطينة، الوادي، توقرت وورقلة، ولقد كانت المواصلات بين هذه الأسواق الرئيسة والأسواق المقابلة لها في تونس منظمة تنظيما دقيقا بحيث أن التاجر يجد يوميا قافلة

---

[1] المرجع السابق، ص 456.

[2] سعيدوني(نصر الدين): النظام المالي للجزائر في أواخر العهد العثماني 1792– 1830، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1985، الجزائر، ص ص 38– 39.

[3] الجوهر(يسرى): شمال إفريقيا (دراسة في الجغرافيا التاريخية)، دار المعارف، مصر، 1978، ص 180.

[4] غويني (ليلى) : التفاعل الثقافي بين دول المغرب في العهد العثماني من خلال الرحلات الحجازية الجزائرية ، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2010–2011، ص ص 55– 58.

يسافر معها ذهابا وإيابا، إلا أن شبكة التجارة في الجزائر لم تساعد على تطوير البلاد و ذلك لسببين رئيسيين تعلق الأول بشبكة المواصلات السيئة أما الثاني فيعود إلى الصناعة التقليدية ذات المردود الضعيف كما و نوعا ، ومن جهة أخرى كان النظام العثماني يشكل حاجزا أمام تطور التجارة [1]، فقد ارتبطت الحياة التجارية التونسية بالتغيرات الظرفية و التاريخية التي صاحبها انكماش في الموارد وتضاعف التوترات والثورات انطلاقا من النصف الأول من القرن الثامن عشر [2].

أما بالنسبة للطرق التي كانت تتم عليها الحركة التجارية بين إقليم الشرق و تونس فهي أربعة طرق رئيسية وهي على النحو التالي (**أنظر الملحق رقم 03**):

– **طريق تونس الذي يبدأ من مدينة قسنطينة:** ويسير نحو الجنوب قليلا ليمر بالخروب ثم يرتفع نحو الشمال الشرقي ويشق كثيرا من القرى أهمها وادي زناتي ومجاز عمر وسوق أهراس قبل أن يصل إلى مدينة الكاف التونسية ومنها إلى عاصمة الإيالة ولقطع هذا الطريق يستغرق السير مدة خمسة وعشرين يوما عاديا، وعلى الرغم من أن المدة طويلة، فإن الرحلة إلى تونس ممتعة، لأن القافلة دائما تجد وبدون عناء كبير كل ما تحتاج إليه من مرافق السير [3].

– **طريق قفصة ونفطة:** الذي يبدأ من مدينة الوادي ثم يسير شمالا نحو محطة قمار حيث ينقسم: فيخرج منه فرع يتجه مباشرة إلى مدينة نفطة، ويواصل السير نحو الشمال الشرقي إلى قرية فزان، حيث ينظم تجار الزيبان إلى القافلة، وبعد ذلك يميل أكثر إلى الشرق ليقف في مدينة قفصة، وإذا كانت المسافة مابين الوادي ونفطة لا تتطلب سير أكثر من ثلاثة أيام عادية، فإن الذهاب إلى قفصة يستلزم أكثر من خمسة أيام وعلى العموم فإن الطريق سهل، فيه الكثير من الماء، ولا تتعرض فيه القوافل إلا لبعض الكمائن التي ينصبها من حين لآخر سكان واحة غدامس لنهبها، تنكيلا بأبناء سوف الذين كثيرا ما كانوا يغيرون عليهم لنفس الغرض [4].

– **طريق نفطة وغدامس:** الذي ينطلق من توقرت ثم يتجه نحو الشمال ليمر بمحطة الفيض حيث ينضم تجار بسكرة إلى القافلة، وبعد ذلك يعود نحو الجنوب الشرقي ليصل إلى كوينين ومنها يأخذ اتجاهين أساسين أحدهما شمالا نحو مدينة نفطة مباشرة ، وثانيهما نحو الجنوب إلى سوق غدامس مرورا بمحلة البئر الجديد وإذا كان الطريق إلى نفطة يقطع في أقل من خمسة أيام، لا تتعرض فيها القافلة

---

[1] عميراوي (أحميدة): علاقة بايلك الشرق الجزائري بتونس أواخر العهد العثماني وبداية الاحتلال الفرنسي، دار البعث للنشر، قسنطينة، الجزائر، 2002، ص 35، و أنظر أيضا الزبيري محمد العربي: التجارة الخارجية للشرق الجزائري، المرجع السابق، ص ص 151– 152.

[2] سعيداني (محفوظ) : الواقع الاقتصادي للمجتمعات المغاربية في العهد العثماني (مقاربة تحليلية) من مطلع القرن (18 م /12هـ إلى 1830 م /1245 هـ) ، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر،2011–2012، ص 261 .

[3] المرجع نفسه، ص 261.

[4] الزبيري (محمد العربي): المرجع السابق، ص 154.

لأخطار الطبيعة نظرا لانتشار الآبار والعمران فإن كثبان الرمل المتنقلة لا تساعد إطلاقا على القيام بالرحلة من توقرت إلى غدامس، لأنها تذهب المعالم وتطمس الآثار [1].

– **طريق غدامس الذي يخرج من ورقلة** : ويتجه نحو الشرق عبر الفيافي إلى أن يصل مدينة غدامس، وهو طريق صعب للغاية، مغطى بالكثبان الرملية المتنقلة، ويتطلب قطعه عشرة أيام طوال من السير السريع تطوي القافلة أثناءها مئة وستين ميلا لا تجد فيها المياه سوى مرة واحدة على بعد ثلاثة أيام من المنطلق، ومع ذلك فإن التجار يسافرون باستمرار إلى هذه السوق التي تلتقي فيها قوافل تونس وطرابلس والسودان والجزائر تتبادل ما عندها من السلع وتعود إلى منطلقاتها [2].

2-2- الطرق الرابطة بين الإيالة الجزائرية و السودان الغربي: لقد كان الشرق الجزائري يقيم علاقات تجارية هامة مع بلاد السودان، ولم تنقطع إلا عندما وقع الاحتلال الفرنسي وصارت القبائل تتعرض لهجومات الجيوش الغزية .

لقد كانت القوافل الجزائرية بقيادة التوارق والخنافسة، كثيرا ما تحط رحالها في أكبر الأسواق الإفريقية بحيث كانت تسيطر على كبريات أسواق الملح [3] مثل تمبكتو وكانو ونوفي وكاتشنة وأغادس، أما أهم المراكز التي تنطلق منها القوافل هي قسنطينة والوادي وتوقرت وورقلة أما الطرق فهي تتبع مايلي:

- **قوافل ورقلة:** فإنها تسلك طريقين :

أولهما يمر بغاط قبل أن يصل أحير، التي تعتبر أول محطة سودانية، ويستغرق السير فيها ثلاثة وسبعين يوما، مع وجود الكثبان الرملية المتنقلة وهجوم التوارق والخنافسة، والمحطة الثانية هي أغادس التي تبعد عن أحير سبعة أيام ، لا يصادف فيها الماء إلا مرة واحدة، والمحطة الثالثة هي دامركو الواقعة في مقاطعة برنو، وفي منصف الطريق بين أغادس وكاتشنة نجد المحطة الرابعة والمحطة الخامسة هي سقاطو عاصمة بلاد السودان وتدعى كذلك أفنو، أما المحطة الأخيرة في هذه الطريق فهي كانو التي تعد من أكبر المدن السودانية، ولا تبعد عن العاصمة سوى مسافة تقطعها القافلة في خمسة أيام [4].

ويمر الثاني بمدينة القليعة ، وتقدر المسافة الفاصلة بينها وبين ورقلة أربعة وثمانين ميلا تقطع في ظرف سبعة أيام[5] ، ثم تنتقل القافلة إلى عين صالح ومنها تتفرق : فيذهب فرع إلى أقبلي التي تبعد عنها

---

[1] بن اصغير حاضري (يمينة): الحركة التجارية بالجنوب الشرقي الجزائري من القرن 4هـ/ 10م إلى القرن 11هـ/ 17م مجلّة الواحات للبحوث و الدراسات، العدد 16، 2012، جامعة غرداية، الجزائر، ص 227.

[2] مروان (محمد عمر): الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية في غدامس خلال العهد العثماني الثاني (1838–1912)، دار الكتب الوطنية، بنغازي، 2009، ص 27.

[3] Anonime, Rhat et Bilma: Un demi – siècle de conquêt pacifique, imprimerie A.l Guillot et A. Julien, Paris, 1887, p.3.

[4] VIVAREZ (Mario): Le Soudan algérien, projet de voie ferrée trans-çaharienne, Alger-lac Tchad, Librairie Léopold cerf, Paris, 1890, pp. 97–98.

[5] Carette E.: op cit, p 136.

بحوالي أربعين ميلا تقطع في ثلاثة أيام، وبعدها ترحل القافلة إلى تمبكتو وبذلك تقطع أخطر مرحلة لأنها تشمل على مسافة تقطع في صحراء قاحلة لايمكن سيرها في أقل من ثمانية أيام مليئة بالكوارث، ومن تمبكتو ، كانت القوافل تخرج في غالب الأحيان إلى مدينة هوسة القريبة من آخر اكواع نهر النيجر ومنها إلى سقاطو ونوفي، أما الفرع الثاني فيتجه نحو أحير مباشرة ومنها يمر بنفس المحطات الكائنة بين غاط وكانو. [1]

• **أما طريق توقرت:** فإنه يتجه نحو الشمال ليمر بمحطة الفيض، حيث ينظم تجار هذه المدينة للقافلة وبعدها يأخذونها باتجاه الجنوب الشرقي ليصلوا إلى كوينين (بين قمار والواد) ومنها يُؤخذ اتجاهين أحدهما شمالا نحو نفطة والثاني نحو الجنوب إلى غدامس مرورا ببئر الجديد قرب الحدود التونسية ، حيث تلتقي قوافل نفطة وتقرت المتجهة إلى غدامس وإذا كان الطريق إلى نفطة يقطع في أقل من خمسة أيام لا تتعرض القافلة خلاله لأية أخطار ، نظرا لانتشار الآبار والعمران ، كما أن الكثبان الرملية لا تساعد على القيام بالرحلة من تقرت إلى غدامس ، والواقع أنه كان لسكان تقرت اتصالات معتادة مع مدن بلاد الجريد التونسية ومدينة غدامس، وكانت قافلة قسنطينة تتصل بهذا الخط في منطقة الفيض فيذهب بعضها إلى غدامس والبعض الآخر إلى ورقلة .[2]

– بالنسبة لطريق الوادي ، فإنه يتجه مباشرة إلى غاط، ومن غاط تسير القافلة إلى تمبكتو أو إلى كانو عبر نفس المحطات [3] ، وهو طريق صعب حيث كانت التجارة بين سوف وغات مخاطر حقيقية وأصعب من غدامس حتى أهل سوف يرددون القول " مشى الغات سعى ولا مات " بمعنى أن التاجر المسافر إلى غات إما أن يجلب معه الثروة أو يتعرض للهلاك " [4].

– وأخيرا فإن طريق قسنطينة يمر بعين مليلة، باتنة، القنطرة وبسكرة قبل أن يصل إلى محطة الفيض حيث تنقسم القافلة فيذهب الجزء الأول إلى غدامس ويسلك نفس طريقها إلى كانو، ويتجه الثاني إلى ورقلة عبر تماسين ثم يأخذ مسلكها إلى تمبكتو أو كانو [5].

ولكن هذه التجارة تراجعت في الفترة الأخيرة من الحكم العثماني في الجزائر فغدت عبارة عن قافلة واحدة وصغيرة تتوجه نحو دواخل إفريقيا وتنطلق من وهران إلى تمبكتو عبر تافيلالت وتتصل الجزائر مع تمبكتو وطرابلس عن طريق سكوتة ومرزق وتتلقى منها التبر وريش النعام والتمر والجمال بالمقابل

---

[1] الزبيري (محمد العربي): المرجع السابق، ص 163.

[2] بوسليم (صالح)، علوان (عبد القادر) : تجارة القوافل الصحراوية بين الجزائر وطرابلس الغرب على العهد العثماني ، مجلة الحوار المتوسطي، ديسمبر 2017 ، ص ص 146،147.

[3] الزبيري (محمد العربي) : المرجع السابق، ص 164.

[4] بوسليم (صالح)، علوان (عبد القادر): المرجع السابق ، ص147.

[5] الزبيري (محمد العربي) : المرجع السابق، ص 154.

المصنوعات الأوروبية والحبوب، إلى جانب تخريب الاستعمار الأوروبي لهذه شبكة من الطرقات التجارية، بعد تحويلها نحو غرب إفريقيا [1].

2-3-الطرق الرابطة بين الإيالة الجزائرية والمغرب: أما التجارة بين الإيالة والمغرب الأقصى فإنها تكتسي صبغة دينية لارتباطها بقوافل الحجاج، فالطريق من المغرب الأقصى إلى المنطقة هو نفس الطريق الذي اتبعه "العياشي" في رحلته، والذي جاء ذكره في كتابه (ماء الموائد) وهذا الطريق أكثر صعوبة من الجهة الشرقية (تونس) نتيجة طبيعته والقوانين الصارمة التي تحكمه والتي ورد ذكرها في رحلة العياشي ويصحب الحجاج في رحلتهم بعض التجار الذين يقومون بعملية البيع والشراء كما أن الحجاج أنفسهم يقومون بعملية التجارة في طريقهم إلى الحج [2].

أما طرق المواصلات فهناك ثلاثة طرق رئيسة اثنان منها برية والثالث بحري فالطريقان البريان أحدهما شمالي يربط بين أهم المدن الداخلية وبعض المدن الساحلية ويعرف بالطريق الساحلي، وأهم محطاته من المغرب إلى الشرق، كانت على النحو التالي:

فمن فاس إلى تازة، فوجدة المغربية، فتلمسان الجزائرية، فمعسكر، فمازونة، فمدينة الجزائر ومنها إلى بجاية فقسنطينة، فعنابة ومنه إلى القطر التونسي، وهذا الطريق الذي سلكه الوزّان في رحلته نحو المشرق في سنة 921 هـ / 1515 م، وهو والطريق الذي كانت تسلكه تقريبا القوافل التجارية .

ومن قسنطينة كان يتفرع طريق يؤدي إلى بسكرة ومنها إلى الأراضي التونسية، وهو الطريق الذي كان يسلكه حجاج الجزائر المنطلقون من الشمال، لينضموا إلى قافلة حجاج المغرب وكان يسلكه أيضا تجار قسنطينة المتوجهون إلى الجنوب الجزائري وبلاد السودان والمغاربة الذين كانوا يعرجون على قسنطينة من بسكرة .

والطريق البري الآخر جنوبي: ومراحله الهامة هي تافيلات (سجلماسة) وبالجنوب الشرقي للمغرب، فبوسمغون بالجنوب الجزائري، فالغاسول، فعين ماضي، فالأغواط فالمرج فسيدي خالد، فبسكرة، فسيدي عقبة، فتوزر بالجنوب التونسي، ويتصل هذا الطريق بالأراضي المغربية بالطريق بين الشمال المغربي والجنوب المنطلق من تازة إلى سجلماسة وهذا الطريق هو الطريق الذي تسلكه عادة قافلة الحج المغربية، إلا أن هذه القافلة قد تعرج أحيانا على توات لغرض تبديل العملة هناك، لرخص الذهب فيها – إذ كانت ملتقى تجار شمال الصحراء مع جنوبها بما في ذلك تجار بلاد السودان، كما حدث لقافلة الحج المغربية لسنة 1702 هـ / 1661 م، والتي كان العياشي صاحب الرحلة من أفرادها، فترك لنا سجلا وافيا عن مراحل هذا الذي يتوغل جنوبا حتى توات، ومنها يتجه شمالا إلى ورقلة فتوقرت فسوف فالجنوب التونسي، لذا فإن هذا الطريق طويل جدا يستغرق قطعه نحو شهرين من الزمن وأكثر من ذلك إذا اعتبرنا

---

[1] شالر (وليام) : مذكرات وليام شالر قنصل أمريكا في الجزائر (1816–1824)، تعريب وتقديم وتعليق إسماعيل العربي، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1982، ص ص 103– 104 .

[2] بن اصغير حاضري (يمينة) : المرجع السابق، ص ص 227– 228.

أيام الاستراحة في المراكز والمحطات، ومعظم هذه المحطات صحراوية، وقد تقطع القافلة مسافات طويلة دون أن تصادف عمارة أو بئرا ترتوي منها ولذلك كان السالكون لهذا الطريق يشرعون في سفرهم في بداية فصل الشتاء، وعليهم أن يتزودوا بما يكفيهم من الماء والغذاء لمدة ثلاثة أيام أو أكثر أحيانا[1]. **(أنظر الملحق رقم 04).**

2-4 - الطرق الرابطة بين الإيالة الجزائرية و ليبيا: إذا أردنا ترتيب العلاقات التجارية بين الشرق الجزائري ومختلف البلدان الإفريقية، وجدنا أن تلك التي تتم مع ليبيا هي التي تختل المرتبة الأخيرة، وذلك لأن أهم سوق في الإيالة الطرابلسية يوجد في مدينة غاط، ولا ينعقد إلا مرة في السنة، ليجتمع فيه التجار من مصر وشمال إفريقيا والسودان، وقد كانت القوافل الجزائرية ترحل إليه من توقرت والوادي وورقلة ثم تنضم إلى القوافل التونسية في مدينة غدامس [2].**(أنظر الملحق رقم 05)**

يتضح لنا مما سبق أن شبكة المواصلات بالجزائر أثناء الفترة العثمانية تشكل إحدى الدلالات الاقتصادية والاجتماعية التي لا يمكن الإلمام بأوضاع الجزائر الداخلية دون التعرف عليها، فهي التي تحدد طبيعة التنظيمات الاقتصادية والإدارية وتتحكم في التبادل التجاري والاتصال مع أقطار المغرب والمشرق، ولعل أهم ما نستقرئه من شبكة المواصلات هذه هو انحصار مجال العمران وما يتصل به من طرق في العهد العثماني، في الجهات الشمالية للجزائر المعروفة بمنطقة التل، ومع توسع نحو الجهات الشرقية الداخلية (مناطق الهضاب العليا والزيبان)، وهذا ما دعم المركز الإدارية بتلك الجهات وجعلها بمثابة مدن إقليمية للنواحي الواقعة بها (قسنطينة وميلة وبسكرة وعنابة شرقا، والجزائر والبليدة والمدية ومليانة وسطا ومازونة ومستغانم ومعسكر وتلمسان ووهران غربا) .

إن الاعتبارات الأمنية والضرورة الاقتصادية والمتطلبات الإدارية هي التي فرضت على حكام الجزائر العثمانية المحافظة على شبكة المواصلات للعهد الإسلامي السابق والعمل على تطويرها لتتماشى والأوضاع الاقتصادية والنشاط البشري للجزائر العثمانية كما أن نفس الاعتبارات هي التي دفعت الفرنسية فيما بعد على تحديث وتطوير شبكة المواصلات العثمانية.

---

[1] بن خروف (عمار): العلاقات بين الجزائر والمغرب (923 – 1096 هـ/ 1517-1659 م)، رسالة لنيل درجة الماجستير في التاريخ، جامعة دمشق، سوريا، 1983، ص ص 311- 312.

[2] الزبيري (محمد العربي): المرجع السابق، ص 154.

الفصل الثالث:

المشاكل الجغرافية والتقنية التي واجهت شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر

1- الصعوبات الجغرافية وأثرها في المواصلات الداخلية:

كان مما يُصعّب عملية إنجاز الطرق في الجزائر، المناخ وصعوبة التضاريس الطبيعية وكذا تركيبة التربة، بالإضافة إلى المشاكل العسكرية البحتة الناتجة عن حالة الحرب[(1)]. حيث عبّر أحد ضباط ونواب البرلمان الفرنسي عن أهم المشاكل التي تواجه الاستعمار الفرنسي في الجزائر، هي الصعوبات الطبيعية التي تتمتع بها الجزائر بالإضافة إلى كثرة المستنقعات وبعد مراكز الاستيطان، وكذا الظروف الملائمة لإقامتها، وكل هذا كان من الإفرازات الطبيعية الجغرافية للمستعمرة والتي كانت هي الأخرى عنصر من عناصر المقاوِمة للمد الاستعماري حيث قال "ألكسي دو طوكفيل": "...**إن الحس السليم يبيّن إذن أنه يجب ألا نشرع في الإستيطان، في المقاطعة التي توجد بها الأحاسيس الأكثر عنفا ضدنا فالمقاطعة التي نجد صعوبة أكبر في إخضاعها، فهي المكان الذي ينبغي ألا نربط فيه أمور الحرب بأمور الاستيطان، من جهة أخرى فالمكان الذي يكون فيه الاستيطان الأكثر صعوبة، ليس فقط لقوة رفض القبائل المحيطة بنا ، لكن أيضا بسبب الصعوبات الطبيعية للبلد، زد على ذلك أن المناطق الأكثر خصوبة منفصلة عن مركزنا الرئيسي** ..."[(2)]، وفي ذلك إشارة إلى ضرورة زرع المستوطنات الأوربية بالقرب من الأراضي الخصبة كون أن مد شبكة الطرقات انطلاقا من مراكز الاستيطان نحو الأراضي الخصبة والمراد السيطرة عليها، من الأمور الصعبة، وذلك لكثرة انكسارات السطح الجغرافي وغيرها من العراقيل الطبيعية التي تُعثر عملية مدها [(3)].

وفي حديثه عن المناخ وكيف أثّر على نفسية وصحة الجندي الفرنسي في الجزائر قائلا: "... **إن المجندين من شبابنا هم دائما الذين يهلكون ليس فقط لأنهم غير مكتملي التكوين أحيانا، أو إنهم لم يتمكنوا بعد من التعود على متاعب الخدمة العسكرية، بل لكونهم أصبحوا فريسة للحنين والأمراض التي يهددهم بها المناخ، خاصة ضربات الشمس القاسية والحارة التي كانوا يتعرضون لها والتي كانت سببا لإصابتهم بالهذيان أثناء المسيرات الطويلة في فصل الصيف** ... " [(4)].

[(1)] MAURICE (Wahl) : l'Algérie, 4éme édition, mise à jour par Augustine Bernard, Felix Alcan, Paris, 1903, p. 408; Voir aussi : WARNIER (A).: L'Algérie devant l'Empereur, Challamel, librairie –Editeur, Paris, Octobre 1865, pp. 1-4.

[(2)] دو طوكفيل(ألكسي): نصوص عن الجزائر في فلسفة الاحتلال والاستيطان، ترجمة وتقديم إبراهيم صحراوي، ديوان المطبوعات الجامعية، 2008، ص62.

[(3)] DE BAUDICOUR (Louis) : La colonisation de l'Algérie ces éléments, Challamel Ainé, Librair-éditerur, Paris, 1856, p. 572.

[(4)] دو طوكفيل (ألكسي): المرجع السابق، ص ص 58- 59.

و هي إشارة إلى العراقيل و الصعوبات المناخية التي كانت واجهت فرق جيش شمال إفريقيا في الجزائر والتي عملت على عرقلت انجاز شبكة الطرقات خاصة إذا ما علمنا أن كل أفراد اليد العاملة التي كانت تقوم بعملية التهيئة وشق الطرق تابعة لوحدات الجيش الفرنسي و نقصد بذلك مصلحة الهندسة العسكرية التي كان معظم أفرادها ضحية هذا المناخ القاسي إضافة إلى هذا فلقد تعرض جنود الهندسة العسكرية واليد العاملة من أسرى الجيش إلى ظاهرة مرضية كثيرا ما كانت تؤدي بحياتهم وكثيرا ما عانى منها حتى سكان سهل متيجة لعدم صحية ونقاء هواءه و قد كانت عبارة عن حمى صداعية قاتلة* كانت تصيب السكان من جراء كثرة المستنقعات وذبابها، وفي هذا السياق يذكر "حمدان خوجة" أمام اللجنة الإفريقية** أنه كثيرا ما توجها بالنصح للجنرال "كلوزال" بعدم الخوض في مستنقعات هذا السهل الذي تعرض له بالوصف في كتابه المرآة قائلا " **إن المتيجة التي دوخت بعض الشيء ذلك الكاتب المشهور، وجعلته يحلم بأنها الأرض الموعودة، التي أراد الجنرال أن يحولها إلى جزيرة في وسط هذه القارة الواسعة بعد أن أوحت له بعدد آخر من المشاريع الوهمية، رقعة مستنقعية وغير صحيحة... ، بالإضافة إلى كونه موطنا لحمى تظهر في أوقات متقطعة، فتصيب السكان وتلازم حتى المتأقلمين، وعليه، فإن الجنرال**

* وهذا للخصائص التي تتميز بها التربة في سهل متيجة، حيث كانت تعرف بأنها غير نفاذية و طينية مما جعل أراضيها مكان لتجمع مياه الأمطار التي كانت غزيرة في المنطقة خاصة في فصل الشتاء ، الأمر الذي أدّى إل تكوّن برك مائية كبيرة ، بالإضافة إلى عامل المياه القذرة التي كانت تصرف في هذه المناطق بحيث تحولت هذه البرك إلى مستنقعات، والتي كانت مصدرا لمرض الملاريا، الذي كان كثيرا ما يصيب أهل المنطقة، للتوسع أكثر أنظر:

PIETRA SANTA, (Prosper de): Climat d'Alger dans les affections chroniques de la poitrine, Revue algérienne et colonial, t.3, De juil. à déc. 1860, Libraire De L' Hachette Et C[ie], Paris, p. 552.

** اللجنة الإفريقية (La commission d'Afrique) : و هي تحوي الأعضاء الثمانية الذين تقدموا في اللجنة الخصوصية، بالإضافة إلى ثلاث أعضاء آخرين من المجلس الفرنسي الأعلى من بينهم "الدوك ديكازيس" (Le duc decazes)، الذي يترأس اللجنة و خمسة من المجلس الوطني الفرنسي من بينهم "باسي" (passy) و"صاد" (Sade) المعروفين بأفكارهما المضادة للاستعمار، وأحد رؤساء المعسكر الملكي الفرنسي"، و قائد الأسطول البحري بتولون و"البارون فولاند" Baron (Volland) أمين و مقتصد عسكري الذي رأى احتلال الجزائر كلها، و هذه اللجنة لم تكتف بما قدمته إليها اللجنة الخصوصية الأولى من الوثائق و التقارير، بل تزودت بأخبار بعض الثقات من الفرنسيين "كالجنرال بواير" (Boyer) و "الجنرال كارامان" (Caraman) و "الجنرال دالتون" (Dalton) و"الجنرال دامريمون"(Damrémont) و"الجنرال فالازي" (Valazé) و رئيس الأسطول البحري "أرماندي" (Armandy) و قائد التوجيه العسكري "سيكارد" (Sicard) و المتصرف المدني"بيشون" (Pichon) و شيخ بلدية "روان" (Rouen) ، و قد استفادت هذه اللجنة من بعض الجزائريين و هم: "أحمد بوضربة"، الذي أثرت شهادته في اللجنة، وآغا العرب "سي حمدان بن أمين السكة"، و"سي حمدان بن عثمان خوجة". للتوسع أكثر أنظر:

JULIEN (Charles André) : Histoire de l'Algérie contemporaine, La conquête et les débuts de la colonisation (1827-1871), Presses universitaires de France, 1964, pp. 108--112

الشهير وأنصاره مخطئون كل الخطأ..." [1]، فإذا كان "حمدان خوجة" يحاول صرف نظر الفرنسيين على بسط يديهم على سهل متيجة بهذا الوصف للسهل الغير صحي وأنه غير صالح للتعمير، إلا أننا نجد نفس الملامح المناخية والصحية وهذا عندما يعممها مؤرخنا "أبوقاسم سعدالله" وهذا في قوله مشيرا إلى المصادر التي أجمعت على عدم نقاوة هواء السهل وتأثيره على قاطنيه سلبا وهذا حسب المصادر التي أوردها مؤرخنا "سعد الله" والتي كانت تتمثل في شهادة "أحمد بوضربة" و"حمدان خوجة" أمام اللجنة الإفريقية وكان مفادها أن سهل متيجة غير صحي وتكثر فيه المستنقعات[2].

زد على ذلك فإن النقل في مستعمرة الجزائر كان معقدا جغرافيا بالنسبة للمستعمرين فشبكة طرقها كانت عبارة على مسالك ودروب أهلية طبيعية تفتقر للتهيئة والتبليط، ولكنها تعد ضرورية لغرض السيطرة عليها وعلى مصادرها الطبيعية.

فهنا نجد "Louis VIGNON" يصف شبكة الطرق الجزائرية بقوله: "**... الطرقات الولائية على الخصوص- غير مصانة والطريق ليس محجر ولا توجد جسور بحيث يضطرنا للمرور من طريق إلى آخر السير فوق المياه والمستنقعات دومًا...، كثيرا ما تكون حالة الطريق جيّدة في بداية الأمر و ريثما نغادر المدينة تكثر فيه الأخاديد والمطبات و كل ما توغلنا في البعد عن المدينة تبدأ تغيب ملامح الرصف و التحجير لتختفي ملامح الطريق نهائيا فيما بعد و هذا بعد كيلومترات معدودة...**" [3].

كما يرى "Louis VIGNON" أن وجود شبكة الطرق أمرا حتميا و ضروريا في الجزائر و هذا لكون أن معظم دروبها كانت محفوفة بالصخور و مغطات بالحشائش بحيث يصعب على المستوطنون سلوكها الأمر الذي أدى بالعديد من الفلاحين و أصحاب المزارع إلى رفع شكاوي لدى السلطات الفرنسية في الجزائر و يعطي في ذلك أمثلة بمسالك القبائل الصغرى التي كانت مسالكها عبارة عن دروب ضيقة محفوفة بالأخاديد و الحجارة التي كانت تتخللها الحشائش، كما تنعدم في بعض المناطق وجود هذه المسالك و الدروب تسمح بمرور بغل واحد محمل بالقمح أو الشعير الأمر الذي يجعل مرور كتيبة من الجنود على هذه الدروب شيئا مستحيلا و ذلك من أجل إخماد الثورة أو أي عمل عسكري كما أن من الصعب على المعمرين التنقل عبرها و المساهمة في العمل و الإنتاج الزراعي أو نقل أمتعتهم وبضائعهم

[1] خوجة (حمدان بن عثمان) : المرآة، تقديم وتعريب وتحقيق الزبيري محمد العربي، منشورات ANEP – المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية – وحدة الرغاية –، الجزائر، 2006، ص 47.

[2] أبو القاسم (سعد الله): محاضرات في تاريخ الجزائر الحديث (بداية الاحتلال)، ط3، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1990، ص ص 119-152.

[3] VIGNON (Louis) : La France en Algérie, librairie Hachette et Cie, Paris, 1893, p 238.

كما يشير لنا Louis Vignon أن بين ميلة وقسنطينة لا يوجد أي ملمح من ملامح المسالك أو الطرق حيث لازالت الطبيعة العذراء و المتوحشة هي الميزة الغالبة على المسافة التي تربط بين المنطقتين بحيث هي عبارة على صخور و انحدارات طبيعية محفوفة بأشجار الزيتون نمت نمو عشوائي بالإضافة إلى الوادي الذي يقطع المسافة دون وجود جسر أو معبر و أن أهالي المنطقة القليلون يتنقلون فيه بحذر عبر دروب مصطنعة بحيث كثيرا ما يحتاج إلى الحجارة أو خشب لمرور حيواناتهم المحملة بالقمح والشعير وصفائح الملح أما إذا ما نزل المطر فإن التنقل فيها مستحيل" (1).

كما يتعرض بالوصف لطرق عمالة قسنطينة على أساس أنها من أنشط وأهم المحافظات الثلاث من ناحية الاقتصاد بحيث يشير منتقدا السياسة العامة الفرنسية في شق و انجاز شبكة الطرق العامة في الجزائر مشيرا بعدم وجود طريق رابط بين بجاية وجيجل، مما يجعل الاتصالات بين المدينتين أمر مستحيل باستثناء الطريق البحري الذي تواجه فيه البواخر و السفن صعوبة في الرسو و ذلك لفقدان مدينة جيجل لمناء مهيأ لاستقبال و رسو السفن التجارية مما يجعل التنقل بين المدينتين مرهونا بهدوء البحر، زيادة على ذلك يضيف Louis VIGNON أن المقاطعة الشرقية لازالت تحتاج إلى العديد من الطرق في حين أن المجلس العام للحكومة العامة قد بدد مصاريف في مشاريع طرقات ضعيفة التخطيط و في مناطق ذات مردودية ضعيفة (2).

أما "G de Feuillide" فيرى بأن المستوطنون الأوائل الذين كانوا يسكنون القرى الساحلية في سهول المتيجة كانوا يعانون صعوبة التنقل خلال الأشهر الشتوية، وذلك بسبب الوحل والمستنقعات المحيطة بهم، الناتجة عن غزارة الأمطار في الفترة الممتدة من شهر أكتوبر إلى غاية شهر مارس و هي الفترة التي تبلغ فيها كمية التساقط قمة ذروتها في المنطقة زيادة على طبيعة التربة لسهل متيجة التي تتميز بكونها طينية و أن النفاذية فيها ضعيفة مما ينتج على ذلك تشكل البرك و الوحل الذي يحول دون سلاسة تنقل العربات والسيارات التي تعمل على نقل الأمتعة و المواد الغذائية لسكان القرى الاستيطانية المتاخمة لمدينة الجزائر.

فلم يكن هناك لا عربات ولا سيارات تستطيع نقل السلع الغذائية إلى مدينة الجزائر وهذا لغرض جلب الأشياء الضرورية إلى تلك المناطق المعزولة ، مما أدى إلى تراكم المحن والعزلة على السكان فلم يكن باستطاعة أرباب العائلة حتى تامين الخبز الذي يباع في الأسواق صباحا لأكله مساءا (3).

(1) VIGNON (Louis) : op.cit, pp. 240-241.
(2) Ibid, p. 241.
(3) CAPPOT (Jean-Gabriel): L'Algérie Française, Henri Plon, imprimeur – éditeur, Paris, 1856, pp. 101-102.

فلم يكن هناك سوى بعض الأوتاد المرقمة التي تسمح للمعمرين الذين يسكنون المنطقة بالتنقل وذلك باستعمالها كمعالم للطرق ، وكثيرا ما يسأل بعض المعمرين القاطنين هذه المنطقة عن سبب وجود هذه الأعمدة الصغيرة أو هذه الأوتاد، فيقال بأن أسلافهم وضعوها حتى يتمكنوا من تحديد الأراضي التي ستباع ، بينما يؤكد آخرون بأن كل سنة يأتي أعوان مصلحة الجسور والطرقات وبكل عناية ودقة يجددون المعابر التي غطاها الوحل أو جرفتها الرياح والأمطار الجارية[1]، كما تذكر طبعة 1845م لجداول المؤسسات الفرنسية بالجزائر أن الأمطار التي سقطت في شتاء 1842م بمنطقة الشفة قد عملت على إتلاف الطرق التي تم إنجازها من أجل تنشيط عملية النقل في مضيق الشفة وأن الإدارة الفرنسية مضطرة إلى إعادة رصفها في صيف 1843م الأمر الذي سيرهق ميزانية الإدارة نوعا ما [2]،ففي رسالة موجهة إلى الحاكم العام (من طرف وزير الحرب) بتاريخ 12 نوفمبر 1851 بخصوص الأضرار المتوقعة على مستوى طرقات عدة بالجزائر، طلب فيها منح غطاء مالي إضافي بغرض ترقيع الطرقات المعرضة للعوامل الطبيعية وهذا بكل من الجزائر ووهران عام 1852 **(انظر للملحق رقم 40)**، و كل هذا يعتبر من الإشارات الصريحة التي تدل على أن عامل المناخ قد كان له تأثير كبير على المنشآت الفرنسية للبنية التحتية خاصة فيما يتعلق بالطرق و الجسور ويعود هذا لسببين رئيسيين و هما كثافة ظاهرة التساقط بالمنطقة و طبيعة التربة الانزلاقية الطينية بالإضافة إلى السبب الثاني الذي قد يتعلق بطبيعة المواد المستعملة في رصف و تبليط الطرق حيث كانت رديئة و ليست من النوعية الجيدة و هذا مما ينجم عليه حتمية إتلاف ما تم انجازه .

وحسب "وال" (WAHL) فإن المواد المستخدمة في تعبيد الطرق كانت من النوع السيئ، ففي الصيف الحرارة تصدعها والأمطار الغزيرة تحث التربة وتجرفها بعيدا فباجتماع عامل المناخ الصعب وكثافة السير أدت إلى تدهور الشبكات المحلية وهذا ما أجبر الإدارات المحلية على صرف مبالغ كبيرة من المال لترميم الطرق الموجودة كل سنة[3]، في حين كانت القروض المحدودة المخصصة لإنجاز طرق جديدة معطل جزئيا لتطوير إضافي للشبكة. ولقد أعطيت الأولوية فقط لأكثر الأعمال استعجالا في مناطق الاستعمار [4].

[1] CAPPOT (Jean-Gabriel): : op.cit, p102.

[2] Ministère de la guerre: Tableau des établissements français dans l'Algérie de 1843-1844. Imprimerie Royale, Paris, Mais 1845, p. 102.

[3] MAURICE (Wahl): op. cit, p.408.

[4] Ibid.

1-1 – الجبال:

بالإضافة إلى تأثيرات المناخ و طبيعة التربة فلقد وجد عامل آخر كان له تأثيرا بالغا في عرقلة الأشغال المتعلقة بشبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر و نعني بذلك ظاهرة انتشار الجبال و الانكسارات السطحية التي كانت يتميز بها التل الجزائري حيث كان الساحل يشغل شريط محدود يتكون من شواطئ صخرية صلبة أين تطل مباشرة على البحر والتي ساهمت في ضيق الشريط الساحلي و ظهور الخلجان والموانئ مثل وهران، أرزيو، الجزائر بجاية، سكيكدة وعنابة وإلى جانبها الرؤوس ممتدة داخل البحر مثل رأس ملوية، فالكون بوهران، كارتون ببجاوية وبقارون بالفل... [1]، ولقد شكلت سلسلة جبال الأطلس التلي حاجزا طبيعيا منيعا في وجه الساحل الجزائري مساهما بذلك في تكوين إحدى العوائق الطبيعية والموانع الإستراتيجية التي حالت دون توسع الاستعمار الفرنسي ومشاريعه الاستيطانية نحو الداخل خاصة في السنوات الأولى من بداية الاحتلال. و من أهم خصائص هذه السلسلة الطبيعية هو انتشارها التضاريسي أنها كانت تمتد على شريط يتراوح عرضه بين 50 – 100 كلم على شكل مجموعة من السلاسل الجبلية الإلتوائية حديثة التكوين باتجاه جنوب غرب شمال شرق. مشكّلة بذلك أهم المرتفعات التي تتراوح بين 1000 و2000 متر ولا تتعدى هذا الارتفاع إلا قليلا، بحيث يظهر نظام جبلي متوسط[2].

و لعل أهم هذه الكتل الجبلية الساحلية من الشرق إلى الغرب جبال الإيدوغ بعنابة 1068م، والتي اعتبرتها الإدارة الفرنسية من أهم المناطق القريبة إلى الساحل التي يجب ربطها بميناء عنابة[3]، جبال القبائل الصغرى كالقل 1090م و التي يجب ربطها بميناء سكيكدة ، ثم جبال القبائل الكبرى وأعلى ارتفاع بها قمة لالا خديجة بجبال جرجرة 2308م بميناء بوجي[4]،**(أنظر الملحق رقم:06)**، ثم جبال زكار 1579م، جبال الظهرة بميناء تنس 1071م، ثم جبال وهران، ثم إلى الحدود المغربية سلسلة جبال ترارة 1100م[5] و بذلك تكون الإدارة الفرنسية قد خططت لربط هذه الجبال بأقرب الموانئ الساحلية لها و ذلك لتجعل منها نقطة ارتكاز لتوغل نحو الداخل. **(أنظر الملحق رقم: 07).**

---

(1) BEHAGHEL (Arthur-Alexandre) : L'Algérie histoire (géographie, climatologie, agriculture, forets, zoologie, richesses minérales, commerce et indigènes, population, armée, marine, administration) , imprimerie A. Molot l'Algérie, 1865, p. 89 .

(2) NOIX GUSTAVE (Léon) : Géographie Militaire Algérie et Tunisie, 2éme édition, libraire militaire de L. Baudoin et Cie, imprimeurs – éditeurs, 1890, p. 1.

(3) Ministère de la guerre : T.E.F. 1843, op cit. p 101.

(4) RENARD (Jules): Notion de Géographie De L'Algérie, Ibrairie Paul Perrier, Oran, 1892, p. 48 .

(5) Ibid, p. 54.

أما فيما يتعلق بالسلاسل الجبلية الداخلية فهي من الشرق إلى الغرب جبال مجردة على الحدود الجزائرية التونسية، جبال سوق أهراس، جبال قالمة، ثم جبال قسنطينة 1469م كجبل الوحش وسيدي دريس ومسيد عائشة ثم سلسلة جبال زواغة تنتهي بمدينة جميلة ثم جبال البابور 2004م، جبال البيبان 1417م، جبال التيطري1238م، جبال الونشريس 1985م، جبال بني شوقران بمعسكر، ثم جبال تسالا فجبال تلمسان 1800م[1]. **(أنظر الملحق رقم: 08).**

و في الجنوب نجد منظومة جبلية طولها 700 كلم من الفجيج غربا حتى إقليم الزاب شرقا تضم مرتفعات عديدة شبه متوازية تتخللها فتحات وخوانق ودروب وتتشكل من ممرات طبيعية شكلت المنافذ الرئيسية لامتدادات شبكتها من الطرق نحو الجنوب تربط بين الجنوب والشمال و أهم الكتل الجبلية التي تتكون منها سلسلة الأطلس الصحراوي جبال القصور بقمة سيدي عيسى 2238م جبال عمور 1937م، أولاد نايل 1500م، جبال الحضنة وجبال الأوراس حيث قمة الشيليا 2328م وجبال النمامشة 1500م[2] ومن ابرز المعابر الطبيعية التي تحولت إلى أرضية لطرق فيما بعد كمعبر لمبريدي Lambiridi ومعبر القنطرة El Kantara واللذان يتوجدان بكتلة الأوراس ويشكلان معابر للطريق رقم 03 (سكيكدة- قسنطينة- باتنة والزيبان بسكرة) **(أنظر الملحق رقم 09)** ، Hما الطريق رقم 01 الذي يربط بين الجزائر – المدية – الأغواط مرورا بالجلفة، فهو كذلك يمر عبر معابر ومضايق جبلية كمضيق الشفة وبشكاو ومعبر عنق القوافل المتوازي بين الأغواط والجلفة في الكتلة الجبلية لجبال أولاد عمور **(أنظر الملحق رقم 09).** أما في الناحية الغربية فإن هذه الظاهرة تتضح أكثر في الطريق الرابط ما بين وهران وتلمسان الذي يقطع معبر التسالة في جبل التسالة وهذا بعلو 1061 متر وهذا بمنطقة سيدي بلعباس. **(أنظر الملحق رقم 09)** .

فعلى العموم لم تكن الجبال في الجزائر جد عالية لكن كثرتها ووعورتها وانتشارها الواسع خاصة في القسم الشمالي من المستعمرة، أجبرت مهندسي الجيش الفرنسي بالمرور حولها أو الحفر خلال التلال الصعبة، وهذا لمد شبكات الطرق بغرض التوسع نحو الداخل.

وكثيرا ما أضطر أعوان الهندسة العسكرية إلى شق وعبور الطرق غير المستوية، ليتجنب المسافرون والتجار المطبات المنزلقة أين خطر الانهيارات الصخرية يكون جد مهددا لسلامة القوافل والمسافرين، بالإضافة إلى قاع الوادي أين نجد كثافة النباتات التي تحولت إلى مخادع وكمائن للبعوض

---

(1) NOIX GUSTAVE (Léon): op. cit, p.3.
(2) Ibid.

وكذا قطاع الطرق الذين هددوا أمن وسير القوافل وهذا بفعل انتشار الحمى والأمراض وكذا اللصوصية وقطاع الطريق، ولذلك فإن القوافل تفضل سيرها في المسالك العليا من الجبال حتى لا تتعرض حيواناتها إلى الإجهاد من جراء تغيير المستوى في السير[1].

فقد كان الجغرافيون العسكريون يكابدون عناء صعوبات كبيرة في تحديد أثر الطريق مما يجعلها في النهاية مسلكا طبيعيا ضائعا في وسط التضاريس لا تفرق في كونه من صنع الإنسان، أو هبة طبيعية فعندما درس الجيش والمهندسون الفرنسيون مخططات الطرقات الضرورية لعملهم، استطاعوا أن يحددوا مسارات قديمة تعود إلى ما تبقى من شبكة الطرق الرومانية أو دروب و مسالك الجزائريين التي كانوا يترددون عليها في العهد التركي وضعوها كتخطيط أولي لشبكتهم المزمع إنشائها. و بظهور شبكة النقل عن طريق الخط الحديدي الذي كان يمنح ميزة النقل الجماعي للعربات المشدودة إلى بعضها البعض على الخطوط الحديدية أجبرتهم الضرورة للبحث على مسارات أخرى والتوجه إلى أعماق الوديان أين أنشؤوا الجسور الحديدية لعبورها[2]. **(انظر للملحق رقم 10)**

زد على ذلك فإن المستعمرة كثيرة الجبال ولكي تمر عليها الطرقات لابد أن تجتاز العديد من المسالك الصعبة و شديدة الانحدار، فعلى سبيل المثال لا الحصر فإن الطريق رقم(1) الذي يربط الجزائر بالأغواط يمر بمنطقة بن شكاو على ارتفاع 1220 مترًا وبمنطقة عنق القوافل الموجودة بين الجلفة والأغواط بارتفاع 1275 مترًا. أما الطريق رقم(3) الرابط بين فليب فيل بسكرة مرورا بباتنة يعبر منطقة ميريدي جنوب باتنة بعلو 1080 مترًا والطريق رقم(9) بثنية التينة قرب سطيف بعلو 1166 مترًا، و على الرغم من أن قانون هندسة الطرقات يفرض أن لا يتجاوز ميل الانحدار في المسارات الضعيفة 0.5% للمتر الواحد فإن الوضع يختلف في شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر حيث فرضت الظاهرة الجبلية الجزائرية أن يصادف المترددون على طرقها في مسافة نادرًا ما تتجاوز الـ 100 متر منحدرات بـ 0m.07، 0m.08 و 0m.10 و قد يبلغ إلى درجة 0m.20 للمتر و ذلك عند الانحدار المتواجد على الطريق رقم(3) بالقرب من جسر أومال (AUMEL) عند مدخل قسنطينة[3]. و على العموم فلم تكن شدة الانحدار في مستويات سطح الأرض العائق الوحيد في إنشاء هذه الطرقات بل هناك عوائق أخرى وقفت حجر عثر في إنشاء شبكة الطرق كانت سببا في طول مدة الانجاز أو توقف الأشغال فيها وهذا ما سببته

---

(1) MAURICE (Wahl) : op. cit, p.408.

(2) كوت(مارك): الجزائر المجال المقلوب، ترجمة : خلف الله بوجمعة ، ش. و. ن.ت.، 2010، ص ص 98- 99.

(3) A.N.O.M, G.G.A 15N30: Notice sur les Routes et Ports de L'Algérie, Alger Mustapha, giralt, imprimeur, photograveur, 1900, pp. 7-8.

بعض الأودية الرئيسية التي تمر بين الجبال وتشكل شعب جبلية داخلها سيول، ولاجتناب مجاري هذه الوديان والشعاب الوعرة تحتم شق الطرق على منحدرات شديدة الميلان ولعل من أشهر هذه المناطق التي تتجلى فيها هذه الظاهرة تلك التي تمر بالقرب من شعاب الشفة على الطريق رقم(1) عند البليدة وهي الأكثر تردد من طرف السكان. أما في ما يخص شعب بالسترو المتواجدة على الطريق رقم(5) ليست أقل من شعب الشفة شهرة، لكن تلك الموجودة على الطريق رقم(9) بين بجاية وسطيف هي التي تقدم مخافة وصعوبة في الإنجاز[1].

وعلى طول 6 كيلومترات تقريبا تنفتح الطريق على صخر بمنقار بحيث ترتفع قيمته بـ 1500 مترًا فوق السيل المسمى بوادي أقريوة أين تصب المياه فيه بشدة مما لا يترك أي مكان فيه للارتكاز، إن كل المجاري المائية والأودية التي تصادف الطرق الوطنية تجتاز منشات فنية، نهائية مبنية بالمعدن، أما الجسور فهي مصقولة تم بناءها في البداية على العديد من النقاط إلا أنها لم تقاوم الظروف الطبيعية التي أدت إلى إزالتها ولم نلحظ منها اليوم شيئا، البعض من هذه المنشات بلغت أبعاد كبيرة نذكر من بينها جسر(الشفة)على الطريق رقم(1) بطول قدره 200 مترًا بأربعة عقود جسر(يسر) بشعب (بالسترو) على شكل قوس بـ 75 مترًا، جسر (القنطرة) على واد الرمال بمخرج قسنطينة في الطريق رقم(3) هو أيضا على شكل قوس بـ 56 مترًا بأبواب ويتميز بموقع رائع... إلخ[2].

2-1 - الوديان والمجاري المائية:

بالإضافة إلى ظاهرة الجبال التي كانت واسعة الانتشار في الجزائر والتي ساهمت في تعقيد مستوى سطح أراضيها فجعلت منه عائقا طبيعيا مقاوما للمد والتوسع الاستعماري في الجزائر، وجدت ظاهرة جغرافية أخرى كان لها الدور في عرقلة المشاريع الفرنسية في الجزائر خاصة منها المتعلقة بالمواصلات البرية (الطرق والسكك الحديدية)، وهي ظاهرة انتشار الأودية والمجاري المائية الغير صالحة للملاحة والنقل البحري حيث لم يتوقف عرقلة هذه الأخيرة في كونها لم تشكل طرفا مساهما في شبكة المواصلات فقط بل زاد عن ذلك أنها كثيرا ما وقفت حجر عثر في وجه مشاريع انجاز الطرق حيث تذكر طبعة 1845م بجداول الحالة الفرنسية في الجزائر أن :(مع حلول فصل الشتاء و هو الفصل الذي تكثر فيه أمطار التل الجزائري حيث تم تدفق معظم وديان الشمال الإفريقي التي عملت على إتلاف معظم الأشغال

---

[1] NOIX GUSTAVE (Léon) : op ،cit, p.8.

[2] A.N.O.M , G.G.A 15N30 : Notice sur les routes, op. cit, p. 08 .

التي تم انجازها لسنة 1841–1842م الأمر الذي فرض علينا إلى اللجوء إلى نوعية الأشغال المؤقتة حتى نضمن تمويل المناطق بالمواد و فك عزلتها إلا أن هذا قد كلف الإدارة أعباء إضافية...)[1].

و إضافة إلى قوة التدفق و الفيضانات التي كانت تعمل على تخريب الأعمال المنجزة مما كلف الإدارة الاستعمارية أموالا باهظة فكثيرا ما كانت تشكل هذه الوديان و روافدها حاجز عرضي يفرض على الإدارة الفرنسية تغيير الطريق أو إقامة جسر على مجرى الوادي مما يرفع من المصاريف المخصصة لمخطط الطريق و كذا يبطئ في مدة انجازه و هو الحال بالنسبة للطريق الرابط بين البليدة– المدية والذي يمر على واد الشفة حيث اقتضى الأمر إقامة جسر الشفة حتى يتم الربط بين طرفي الطريق و تذكر جداول الحالة الفرنسية أن أشغال الجسر كانت مكلفة و بطيئة و هذا على سبيل المثال لا الحصر حيث كثيرا ما تتكرر هذه الظاهرة على أودية الجزائر[2]كما أن الجسور في حد ذاتها لم تسلم من عملية التخريب من جراء قوة التدفق الأمر الذي فرض على مصالح الهندسة إلى اللجوء إلى ما يسمى بالجسور الأمريكية أو الجسور الخشبية كحل مؤقت و غير مرهق للخزينة الفرنسية و عموما قد انقسمت الوديان في الجزائر إلى نوعان ، نوع يصب في البحر وأخرى داخلية.

– **أودية تصب في البحر**

– **وادي تافنة:** ينحدر من جبال تلمسان ويخترق جبال ترارة ويصب في بني صاف، طوله 180كلم.

– **وادي سيق والهبرة:** ينحدران من جبال الضاية ويلتقيان في منطقة الحبرة طولهما 250 كلم تقريبا، يصبان في أرزيو.

– **وادي الشلف:** ينبع من جبال عمور، ترفده عدة أودية ثانوية أهمها وادي دردور الواصل، الفضة، مينا، يبلغ طوله 800 كلم ويصب بمستغانم.[3]

– **وادي الشفة:** ينحدر من الأطلس المتيجي ويصب في مدينة سيدي فرج بالجزائر العاصمة، يبلغ طوله 202 كلم.

– **وادي الصومام:** ينبع من جبال البيبان ويصب في بجاية، طوله 210 كلم.

– **وادي يسر:** ينبع من جبال التيطري ويصب بالغرب من مدينة دلس، طوله 230 كلم.

– **وادي الكبير:** ينبع من جبال فرجيوة بالقرب من جميلة يصب في جيجل، طوله 230 كلم.

---

(1) Ministère de la guerre : T.E.F. 1843-1844, op. cit, p. 102.
(2) Ministère de la guerre : T.E.F. 1843-1844, Ib-id
(3) CARETTE (M.M)et WARNIER: Description et Division De L'Algérie, Libraire De Le Hachette Et C[ie], Paris, 1847, p. 08.

- **وادي الصفصاف:** ينبع من جبل الوحش ويصب في الساحل السكيكدي، يبلغ طوله 100 كلم.
- **وادي سيبوس:** ينبع من الجبل الأزرق بعين البيضاء ويصب في الساحل العنابي طوله 232 كلم [1].
- **الأودية الإنحباسية الداخلية (تصب في الأحواض المغلقة)**

أودية قادمة من جبال التيطري وأولاد نايل وتصب في شط الحضنة الذي تبلغ مساحته 287 ألف هكتار، أهمها وادي بوسعادة، القصب، مسيلة، بريكة، فم القيس.[2]

- **الأودية الانحباسية الداخلية الصحراوية**

أودية كاذبة فجائية الفياضانات منها الإنحباسية التي تصب في شط ملغيغ كوادي جدي الذي ينبع من جبال عمور بالقرب من مدينة أفلو طوله حوالي 800 كلم، ووادي العرب والوادي الأبيض اللذان ينبعان من جبال الأوراس ويصبان في شط ملغيغ، ووادي الساورة الذي ينبع من الأطلس الأعلى بالمغرب الأقصى ويعبر بشار ويصب في سبخة المخرقن جنوب عين صالح أهم روافده وادي غير، وكذلك وادي اغرغار الذي ينحدر من كتلة الهقار ويصب في العرق الشرقي الكبير.[3]

إضافة إلى ذلك، الانتشار الواسع الذي شمل معظم مساحة مستعمرة الجزائر من الغرب نحو الشرق ومن الشمال نحو الجنوب إلى عمق الصحراء وزد على ذلك أنها كانت متنوعة بين دائمة الجريان تصب في البحر والمتذبذبة قليلة التدفق الانحباسية داخلية تصب في الأحواض والشطوط والصحراوية الكاذبة فجائية التدفق، فقد كانت تتميز هذه الأودية بأنها لم تكن جد عميقة بالإضافة أنها جد واسعة وتدفقها غير منتظم مما يجعلها غير صالحة للملاحة وأن تكون عاملا مساعدا في النقل البحري الداخلي بحيث أن البواخر الفرنسية لم تستطع استغلالها كخطوط توغل نحو الداخل مما تحتم على الجيش الفرنسي الاعتماد الكلي على النقل البري وخلق شبكات جديدة من السكك الحديدية والطرق. بل لم تتوقف المعضلة بالنسبة للجيش الفرنسي عند هذا الحد فزادت تفاقما وهذا كونه كثيرا ما تعترض هذه الأودية خطوط هذه الشبكات المزمع إنجازها فيضطر الاحتلال الفرنسي إلى إنشاء جسور و معابر لمد شبكة طرقه.[4]

---

(1) MAURICE (Wahl) et Moliner (Violle) : Géographie élémentaire de l'Algérie, librairie classique Adolphe Jourdan, Alger, 1878, pp. 27-29.

(2) État actuel de l'Algérie : géographie physique et politique... description... population, moeurs et coutumes, commerce et industrie, administration, dictionnaire de toutes les localités, par Achille Fillias،Tissier libraire, Alger, 1862, p. 37.

(3) CARETTE (M.M). et Warnier : op. cit, p. 11.

(4) BERNARD (Augustin): L'Algérie, librairie Félix Alcan, Paris, 1929, p. 22

وهكذا فبالتباين التضاريسي والتداخل المناخي الذي كانت تتميز به الجزائر، نتيجة التصدعات والالتواءات المتسببة في خلق أرضية وعرة بمنحدراتها الصعبة وفجاجها العميقة ومرتفعاتها العالية في شكل معاقل حصينة في مجملها، تربط بين أنواع تضاريسها مسالك تقرب بين أجزائها دروب لا يعرفها إلا أهل البلد، ما ولّد لديهم شعورا بأنهم في منأى عن النيل منهم، وثقة في مواجهة العدو من وراء الملاجئ والأسوار الطبيعية، والقياس صحيح بالنسبة للحراكته سكان جبل بوعريف وسكان جبل بلزمة ومستاوة وبوطالب خلال فترات المقاومة عبر العهود المختلفة. [1]

2- المشاكل التقنية ومنافسة السكك الحديدية

2-1- المشاكل التقنية

- **اليد العاملة :**

بعد الغزو الفرنسي للجزائر كان يجب توفر كل شيء من أجل الدفع بالاستعمار قدما حيث فرض على الإدارة الفرنسية بناء و ترميم الموانئ والمنارات وفتح الطرق وتجفيف المستنقعات، فقد تركت الحكومة التركية كل شيء أو جله دون إنجاز أو في حالة مهترئة لا تصلح إن تكون مواكبة للاستغلال الواسع والشرس للبرجوازية الأوربية ، فهذه حالة شبكة الاتصالات التي ورثها الفرنسيون عن العثمانيين سنة 1830 باتفاق جل المؤرخين والمعاصرين. [2]

ففي المرحلة الأولى من الاحتلال، أجبر الجيش الفرنسي على بناء شبكات من الطرق المحلية حول العاصمة وفي المتيجة وعلى طول الساحل وهذا بإشراف مهندسين عسكريين وباستخدام الجنود والأسرى[3]، و لتفسير استعمال عمال من الجيش أوضح تقرير حول الأعمال الهندسية لجيش شمال أفريقيا " Armée d’Afrique " **إن السكان المدنيين كانوا أكثر اهتماما بالتجارة** "[4] كما كان هناك نقص في العمال في كل المدن وللتغلب على هذا المشكل أنشأت ورشات عسكرية (Chantier) كما تم تدريب ضباط مشرفين على الإنجاز وكان هذا هو الأساس الذي اعتمد عليه في فتح شبكة الطرقات تدريجيا.[5]

على مدى السنوات الأولى في توسع الاحتلال، أنجزت هذه الطرقات على مقاييس وفق متطلبات الحاجات العسكرية دون الأخذ في الحسابات التجارة، لكون المستعمرة كانت تعيش حالة حرب ومقاومة

---

[1] زوزو (عبد الحميد): ثورة الأوراس سنة 1879، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1986، ص 28 .

[2] Minister de la guerre: Tableau de la situation des établissements Français en Algérie 1846- 1847-1848-1849, imprimerie National, Paris, November 1851, pp. 313-314.

[3] MAURICE (Wahl) : op-cit, p. 321.

[4] A.N.O.M : F/80-1753A, 1860 , Note sur les travaux civils de l’Armée d’Afrique,.

[5] Anonim, un Officier de l’Armée d’Afrique, Colonisation de L’Algérie, la Librairie Sociétaire, Paris, 1847, p. 19.

شديدة حيث احتاج الاستعمار الفرنسي إلى عدة سنوات لتثبيت دعائمه وتحقيق ما يضمن له الاستقرار والانطلاق في المشاريع الاقتصادية والتجارية والتي من أولوياتها شق وتعبيد الطرق التي كانت نادرة وغير معبدة [1].

وفي سنوات معدودة فقط استطاع الجيش فتح أكثر من 50 طريق بلغ طولها حوالي 4 آلاف كيلومتر من الطرق الريفية، وفي هذا النطاق ندرج شهادة أحد ضباط الجيش الفرنسي (جيش شمال إفريقيا) وهو "M de colonel Ribourt" قائلا:" **ليس هناك جيش في العالم استطاع أن يحسن استعمال الفأس بدل السيف مثل جيش(شمال إفريقيا*)، فلقد استطاع أن يقوم بهذه الكمية الهائلة من الأشغال لأجل بعث الثقافة والحضارة في بلد ينعدم فيه الإثنان، لابد أن تعلموا بأنه عندما لا يحارب جنودنا فإنهم يعملون وكل سنة خلال سبعة أشهر، فلقد تم تسخير 60 ألف جندي وهذا لغرض فتح طرقات وتجفيف مستنقعات، وردم المنخفضات، كما عملوا على تسوية المعابر الجبلية، وأقاموا جسور بينها، وبنوا السدود المائية، بنو داخل القبائل منازل قيادة وأسسوا في الصحراء واحات جديدة** " [2].

ففي الفترة ما بين (1830- 1840م) قامت فرق الجيش الفرنسي، المستقرة بضواحي العاصمة بإنجاز عدة طرق تؤدي إلى الساحل ومتيجة وجففت المستنقعات ببوفاريك في محاولة أولية تدخل ضمن تهيئة المحيط لإقامة أولى المستوطنات لزيادة عدد المعمرين[3] كما قاموا في وهران بانجاز مخيمات بـ 4000 رجل لتوفير الأمن للمستوطنين الذين تهددهم مقاومة الأمير عبد القادر، إضافة إلى ذلك أنجز الجيش طريق وهران – المرسى الكبير (8 كلم) وهو ما سمح بتنشيط التجارة في المنطقة.[4]

---

[1] YACON (Xavier) : La colonisation des plaines du Chelif, Vol.02, Algérie, 1955, p. 406.

* الجيش الإفريقي أو جيش شمال أفريقيا : و هو عبارة عن وحدات عسكرية فرنسية، تأسس في عهد ملكية جويلية في 14 جوان 1830و تم إعادة تنظيمه سنة 1873 م، و أصل الجيش يعود إلى بداية احتلال الجزائر و اقتداء بالاحتلال الروماني القديم للجزائر، و هو يتكون من خليط الأوروبيين و فرق زواوة 1830م (و صيادي أفريقيا) . (1831 و البنادقة الجزائريون) 1841 (و السبايحية) 1843 (و مهارق الصحراء.) 1894 (أما اللفيف الأجنبي فتأسس بمقتض قانون 9 مارس 1831 م، و قد تم حل الجيش الإفريقي سنة 1962 م، كان الفلاحون بفرنسا

النواة الأولى للجيش الإفريقي حيث تم تجنيدهم لمدة سبع سنوات، و كانوا عماد جيش الحملة، أنظر حنيفي(هلايلي) ، المترجمون في الجيش الفرنسي : آليات و ركائز الإدارة الاستعمارية في الجزائر 1830-1962، مجلة الحوار المتوسطي ، العدد 11-12 مارس 2016، سيدي بلعباس، الجزائر، ص 184.

[2] BEHAGHEL (A): op. cit, p. 303.

[3] GIRAULT (Arthur) : Principes de colonisation et de législation coloniale, libraire de la société du recueil général des lois et des arrêts, Paris, 1904, pp. 612-750.

[4] BEHAGHEL (A).: op. cit, p. 303.

وفي بجاية وبونه (عنابة) كان الجيش أيضا من أنجز الطرق العسكرية الإستراتيجية التي دفعت باحتلال آخر للضواحي، وفي 1857م أسست السلطات العسكرية حصن نابليون، وبنت طريق القبائل الكبرى عبر الجبال الوعرة والأراضي القاسية[1]، والملاحظ في هذه الفترة أن كل الطرق عند بداية الاحتلال العسكري كانت إستراتيجية تخضع إلى رقابة عسكرية، ولم يتسنى للإدارة العسكرية تصنيف الطرق إلى غاية سنة 1845م وهذا من أجل إعادة النظر في سلم أولويات الإدارة وكذا طبيعة الطريق كون أن هناك طرق إستراتيجية صالحة أن تكون منافذ للتوغل العسكري إلا أنها لا تملك قيمة اقتصادية كبيرة، حيث أن إرادة الإدارة الفرنسية في تغيير المفهوم (من طرق إستراتيجية) إلى الاستغلال الاقتصادي التي تخضع إلى رغبات ومطالب واقتراحات المجالس العامة conseils généraux خلال مناقشتها لوضعية شبكة الطرق للمستعمرة [2].

حيث جاء التصنيف كالتالي:

أ- الطرق الإمبراطورية (routes impériales) التي أصبحت من بعد الطرق الوطنية (routes nationales)

ب- الطرق الإستراتيجية (routes stratégiques)

ج - طرق الضواحي (routes de province)

د- طرق الدوائر (routes d’arrondissement)

هـ- الطرق الريفية (chemins vicinaux)[3].

وقد كانت الطرق المصنفة في القسم الأول هي الطرق الوحيدة المعبدة كليا أو جزئيا وكانت بذلك صالحة للعربات [4].

ولقد قام الجيش الفرنسي بدور كبير في شق وتهيئة معظم أجزاء هذه الشبكة، فحسب "بوديكور"(Baudicour) كانت اليد العاملة المستخدمة في انجاز شبكة الطرق تتكون أساسا من الجنود والسجناء في المراحل الأولى للاحتلال وهذا موضح في رسالة موجهة من الحاكم العام إلى وزير الحرب مؤرخة بيوم 10 فيفيري 1852 بخصوص استخدام المُدانين العسكريين بأشغال الصالح العام بالجزائر وفيها مناقشة رزنامة وحدة تطبيق هذا الإجراء الخاص علاوة على أجور المُدانين خلال فترة استخدامهم

---

[1] A.N.O.M., F/ 80-1753A: Note sur les travaux civils de l’Armée d’Afrique, 1860, et voir aussi : G.G.C.A : État actuel de l’Algérie (publié d’âpres les documents officielles par ordre de M, le général Chanzy , imprimerie administrative Gojosso et Cie, Alger,1877, p. 110 .
[2] MAURICE (Wahl): op. cit, p. 406.
[3] LEGOY (Alfred) : De la colonisation civile et militaire de l'Algérie, imprimerie de E.Dépée, Sceaux (seine), sans date, p.06.
[4] MAURICE (Wahl): op. cit, p. 406.

(انظر للملحق رقم 42)، كما استخدمت لاحقا مديرية الأشغال العمومية (Direction des travaux public) اليد العاملة الجزائرية للإنجاز والصيانة هذه الشبكة وهذا بوساطة القياد من الأهالي الذين كانوا يمثلون مشيخة القبائل الجزائرية الذي كان دورهم أساسيا في أمن وحماية مشاريع الشبكات المحلية في أوقات القحط الناجم عن فشل موسم الحصاد وهذا بالتعاون والتنسيق مع المكاتب العربية (Bureau arabe)[1]، أما "Louis VIGNON" فيرى أنه لا مانع بأن يعمل المحكومين عليهم أو السجناء إلى جانب المعمرين، وبما أن الحراسة شديدة فنسبة الهروب ضئيلة جدًا زيادة على أن عدد السكان الأوروبيين ليس بالكبير مما جعلهم لا يخشون لا الاحتكاك ولا مجاورة السجناء، أخيرا يمكن القول أن اليد العاملة من السجناء تخدم الخزينة الفرنسية بحيث الأجرة اليومية للمسجون لا تتجاوز 4 فرنك في حين أن الأجراء من الأفارقة السود والأوروبيين من الجيش اليوم يطالبون بأكثر[2].

كما تُظهر أشغال اللجنة المالية لسنة 1879م أن الحكم المدني استعمل اليد العاملة من أسرى الجيش الفرنسي من الأهالي وأصحاب العقوبات العسكرية من الفرنسيين حيث أن هذا الأسلوب من العمالة أعطى دفعا للأشغال العمومية في الجزائر، إذ تذكر تقارير الأشغال أنه تم خلق مركز لليد العاملة من الأسرى في عمالة قسنطينة، ولقد أوكلت إلى حوالي 200 عامل من هذا الصنف نقش وتهيئة الطريق الرابط بين قسنطينة الجزائر، وهذا لغرض التبليط[3]، كما فتحت الإدارة الاستعمارية ورشات خيرية للآلاف من الأهالي إلى جانب الأسرى من الأوربيين الموجودين على طول الطرق في طور الإنجاز والسكك الحديدية بعد ذلك ، وهذا نتيجة الحاجة المضنية لهؤلاء للعمل لكسب قوت اليوم، وهذا بعد فقدان مزارعهم وحصادهم بفعل الآفات والجراد والجفاف التي عملت على إتلاف جل محاصيلهم، لقد وجدت كل من غرف التجارة والمجالس العامة مزايا في جاهزية احتياطي اليد العاملة الرخيصة للإسراع في انجاز شبكة الطرق والسكك الحديدية، وبالرغم من فعالية والقدرة الجسمانية لهؤلاء العمال إلا أنها انخفضت بسبب الجوع والمرض، فبفضل هذا النوع من مشاريع أعمال الإغاثة (كالأعمال الشاقة) [4].

---

[1] DE BAUDICOUR (Louis) : op. cit, p. 572.

[2] VIGNON (Louis) : op. cit, p. 245.

[3] G.G.A : Délégation financières Algériennes, session de novembre 1899, imprimerie et papeterie Calmiche, Alger, 1899, p. 67.

[4] LACANUD (E).: L'Algérie au point de vue de l'économie sociale, Giralt, imprimerie photogravure, Alger, Mustpha, 1900, pp. 62-63.

ولقد تم إنجاز العديد من الطرق ومقاطع السكك الحديدية بمراقبة من الجيش وإشراف الهندسة المدنية (Génie civile) وهندسة الجسور والطرق(Ponts et chossiers) [(1)]، وبذلك فإن تراجع البنية الجسمية والقدرة للعامل من الأهالي التي لم تسمح للاستعمار الاستمرار في عمل هذه الورشات الاستعبادية التي أقامها من أجل نجاح أشغال شبكة الطرقات في الجزائر، إضافة إلى الأجر الزهيد الذي كانوا يتقاضونه جعل من هذه القوة العاملة غير قادرة على تقديم الكثير من الجهد[(2)]، ومما زاد الأمر تعقيدا أن الأشغال المنجزة من طرف المشاة أصبحت تعتبر كمرجع وكحد أعلى والذي يجعل من الأشغال المنجزة من طرف اليد العاملة المدنية غير ملائمة، ومن ثم فإن اليد العاملة العسكرية أصبحت المصدر الوحيد والضروري لكل انجازات (الأشغال العمومية في الجزائر) وبهذه الأهمية التي اكتسبها أعوان الجيش فلقد أصبحت الهندسة المدنية في حالة تبعية مفروضة على مصالحها (مصلحة الجسور والطرقات) فكانت اليد العاملة أولى العوامل التي جعلت الهندستين العسكرية والمدنية يعيشان حالة صراع حاد بينهما. إن القيمة المرتفعة لأجور عمال مصلحة الجسور والطرقات ظلت لمدة طويلة مطلبا شرعيا لضرورة السير الحسن لأشغال مشاريع الطرقات، في مقابل الأجور المتدنية لعمال الهندسة العسكرية، وهذا بصفتهم كإطارات تابعة للجيش وللنظام العسكري، الأمر الذي خلق حساسية بين عمال الجهازين اللّذين كانا مشكّلين لقطاع الهندسة المدنية، هذه الظروف التي دفعت بالحاكم العام على إصدار قرار يقضي بـ [(3)]:

- ... منح كل رجل 50 سنتيم لليوم لأجل 7 ساعات من العمل أي تقريبا 7 سنتيم للساعة.
- يمكن الوصول إلى 8 سنتيم للساعة بما فيها تعويضات تخص العريف والرقيب مما يجعل عمل 10 ساعات في اليوم بـ 80 سنتيم أي نصف أجرة العامل المدني.

إلا أن هذا القرار يظهر وكأنه مبالغ فيه إذ سرعان ما تم تعديله، حيث أصبحت الهندسة العسكرية تمنح أكثر من 2 سنتيم ونصف للساعة للجندي والعريف وضباط الصف، هذا التعديل الأخير تبين أنه جد ضعيف ولم يتبنى من طرف مصلحة الجسور والطرقات التي تمنح للعسكريين الذين تستعملهم في الجزائر، للجنود 4 سنتيم للساعة، للعريف 6 سنتيم للساعة، لضباط الصف 8 سنتيم للساعة، نستطيع

[(1)] GUSTAVE (Max Thomas) : Question africaine, E .Dentu, libraire éditeur, Paris, 1865, p. 27.

[(2)] حوحو (رضا): شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاستعمار (1830–1914م) ، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة منتوري، قسنطينة، 2004 – 2005، ص ص 16-17.

[(3)] Ministère de la guerre, T.E.F.A : Précédé de l'Exposé des motifs et du projet de loi portant demande de crédit extraordinaire au titre de l'exercice 1838, imprimerie Royale, Février 1838, p.160.

تقدير الآن بأن نسبة المصاريف الخاصة بالأشغال المنجزة تمثل ¼ تقريبا مما تكون عليه مع العمال المدنيين.

كما حاول الحاكم العام الفرنسي في الجزائر إعادة إحياء أسلوب العمالة لليد العاملة من المسجونين حيث أقر في شهر جانفي 1837م إعادة تشكيل طريقة مكافئة المسجونين (المحكوم عليهم) وهذا بإعطائهم منح قديمة ولذلك تدخل المهندس الرئيس للهندسة المدنية وطلب من أمين الصندوق المدني العودة إلى نظام المكافئات القديم هو الآخر، فلقد أدرك أن في الطريقة الجديدة ضعف سيطرة المهندسين المدنيين المكلفين بتأطير الأشغال المنجزة على اليد العاملة العسكرية .

ولقد شكل نظام المنح للمسجونين والمحكوم عليهم من الجيش الفرنسي نقطة صراع بين الإدارة العسكرية ومصلحة الجسور والطرقات، حيث أصبحت تتخوف هذه الأخيرة من تسرب الضعف والفتور إلى ورشاتها وهذا بسبب تراجع السلطة الفرنسية في قيمة المنح المدفوعة للعمال العسكريين من فئة المسجونين والمحكوم عليهم التي استخدمتهم مصلحة الجسور والطرقات كيد عاملة للهندسة المدنية مقابل المفارقات في الأجور والمستحقات التي كانت تدفع للعمال المدنيين، والتي بلغت عشرين سنتيم لليوم، كما حدث أن دون رئيس مصلحة الجسور والطرقات هذه المخاوف ورفعها إلى أمين الصندوق للهندسة المدنية في رسالة مؤرخة ب15 جويلية 1837م وأهم ما جاء فيها: " **سيكون خطأ كبير لا يؤدي سوى إلى فتور الهمة في الورشات وذلك بحرمان المحكومين من السجناء من الدعم المالي الذي يمنح للعمال الفنيين والغطاسين وهم الأكثر مكافئة سوى 20 سنتيم لليوم، أنا أعرف جيدا بأنه يجب ترك لهؤلاء الرجال مبلغ من المال وذلك في مصلحتهم وسأكون أول من يطالب بدفع المنح إذا ارتفعت كما قبل إلى 50 و60 سنتيم لليوم، لكن لا أرى اليوم في الوضع الحالي أي سبب لحرمانهم من سعادتهم التي تعودوا عليها والتي تزيد من حماسهم بإعطائهم مكانة العمل والانضباط المستحقة منذ بضعة أشهر...**" [(1)].

لم يقتصر تدعيم هذه الفئة المحرومة من السجناء والمحكوم عليهم كيد عاملة رخيصة من طرف رئيس مصلحة الجسور والطرقات فقط بل تعداه إلى أمين الصندوق الذي رفع بدوره هذا الانشغال إلى الحاكم العام مباشرة في بريد ساند فيه موقف المهندس الرئيسي تجاه هذه الفئة من اليد العاملة وقال فيه:

"... **سترون بأنني مع رأي السيد المهندس رئيس مصلحة الجسور والطرقات بأن المنحة الوسيلة الوحيدة التي تنعش وتزيد من نشاط المحكومين وأن هؤلاء الرجال يعتبرون هذا المبلغ الزهيد كل ما**

---

(1) A.N.O.M., F/ 80 -1457, Travaux publics : Courrier de l'ingénieur en chef du service des Ponts et Chaussées l'intendant civil (15 juillet 1837), généralités, budgets (1834-1857).

يملكون ويستطيعون التصرف فيه لقضاء حاجياتهم اليومية وستقل حماسهم ويخذلون إذا حرموا من هذا المبلغ الضئيل"[1].

إن قلق رئيس الهندسة المدنية حول نتائج النظام الجديد المكافئة وحول الأضرار التي يمكن أن تنجم من نشاط اليد العاملة العسكرية هي مؤكدة ببطء الأشغال الموكلة إلى الهندسة المدنية، ومما يظهر من خلال التقارير والبريد المتبادل بين أمين الصندوق للهندسة المدنية والأمين العام والحاكم العام إن السلطات الفرنسية استجابت استجابة محتشمة، حيث تقرر رفع أجور اليد العاملة من هذه الفئة بمبلغ عشر سنتيمات لليوم على أن تدفع للعمال مباشرة يد بيد فكانت هذه القرارات على عهد "دامريمون" والتي نالت موافقته، إلا أن إطارات الهندسة المدنية لم يكونوا فرحين بهذا الأجر المالي الذي مس أجور العمال بل توقعوا فشل وتعطل في الأشغال نتيجة فتور همة هذه القوة من اليد العاملة، وهذا ما جاء في رسالة أمين الصندوق للهندسة المدنية مرفوعة للحاكم العام في 23 ديسمبر 1837م[2].

"**... إن الإضافة المحددة بـ 10 سنتيم الممنوحة إلى هؤلاء الرجال والموجهة إليهم، لا يمكنها، كما أشار إليه السيد الجنرال "Damrémont"، تعويض المكافئات التي كانوا سيتلقونها في اليوم من اليد إلى اليد، كأجرة عمل ومردود مالي خالص وبالرغم من ذلك تم حصول ما توقعناه، وتجربة 5 أشهر كانت كافية إلى حد كبير لإعطاء نتائج سلبية وغير مرضية (تباطؤ في الأشغال) والتي أردنا تفاديها والتي نادى بها كل من السيد المهندس رئيس المصلحة ومساعده (بقطاع الجسور والطرقات)، للفت انتباهكم إلى هذه النقطة بالذات ...**".

ولقد شكلت هذه القوة من اليد العاملة من فئة السجناء والمحكوم عليهم مصدر فعلي للطاقة من اليد العاملة، حيث نجد الهندسة العسكرية بحاجة إلى خدمات هذه الفئة، وقد تقوم أحيانا بالتخلي عنها لصالح مصلحة الجسور والطرقات على سبيل الإعارة و هذا إذا ما ادعت الضرورة ، كما استخدمت مصلحة الجسور هذه القوة في مجالات أخرى غير شق الطرق، حيث نجدها (وهذا حسب رسالة من أمين الصندوق إلى الحامية العسكرية بمنطقة بجاية) تستخدمها في محجر لاستخراج الحجارة التي تستعمل في رصف الطرق، أين وجه أمين الصندوق لمصلحة الجسور والطرقات طلبه بتاريخ 20 مارس 1838م ملخصه [3]: "... **إن إجراءات كهذه لها سلبيات خاصة، وان عمليات الفرق العسكرية للهندسة ليس**

---

(1) A.N.O.M., F/80 - 1457, Travaux publics: Courrier de l’intendant civil au gouverneur general (20 juillet 1837), généralités, budgets (1834-1857).
(2) Ib id.
(3) A .N.O.M., F /80 – 1457 : Travaux publics, Courrier de l’intendant civil demandant une vingtaine d’hommes de la garnison etre employés à l’exploitation de la carrière de Bougie (20 Mars 1838), , généralités, budgets (1834-1857).

لها نشاط كبير حاليا ولا تتطلب إلا عددا قليلا من العمال، زد على ذلك هذا القطاع مستعد لإعانة قطاع الجسور والطرقات عن طريق تموينه بالصخور والأحجار من كل حجم، مقابل مواد بناء متعددة ..."[1].

ويظهر مما تقدم أن استخدامات هذه القوة من اليد العاملة لم تقتصر على شق الطرق ورصفها، بل تعدت استعمالاتها في المحاجر وبعض الأعمال المكملة لمشاريع شق الطرقات، ولم تقتصر أهميتها على هذا فقط بل تعدت إلى أن أصبحت محل خلاف بين مؤسسة الهندسة العسكرية التابعة لقطاعها، وهذا بحكم أن هؤلاء المحكوم عليهم والمساجين من فئة الجند أصبحوا يشكلون قوى لا يستهان بها من اليد العاملة و يظهر هذا من خلال حاجة مصالح الهندسة العسكرية أو مصلحة الجسور و الطرقات لها، ولقد تصاعد هذا الخلاف حدة حتى فرض على وزير الحربية للسلطة الفرنسية التدخل قصد الحسم في الأمر وهذا حين تم رفض طلب مصلحة الجسور والطرقات بحجة أن الهندسة العسكرية هي الأخرى بحاجة إلى هذا النوع من اليد العاملة، ويظهر هذا من خلال جواب المصالح العسكرية للهندسة المدنية على طلب أمين الصندوق الذي كان على النحو التالي[2]:

"**...إن هذه الحامية ليست قوية بالشكل الكافي حتى نستطيع إمدادهم بهذا العدد من العمال المحكوم عليهم أو السجناء دون ذكر أولائك الذين يعملون في الهندسة، ومن ثم إذا كان من الممكن تخفيض عدد العمال وتتخلوا عن جزء لمصلحة الجسور والطرقات فإن عدد الأفراد المطلوبين لا يجب أن يتجاوز عشرة عمال، على أن يسلم أمين الصندوق المدني طلبه من العمال، سواءً كانوا جنودا محكومين عليهم أو انضباطيين لدى لسلطات العسكرية ...**".

إن رفض السلطات العسكرية على تلبية طلب أمين الصندوق لمصلحة الجسور والطرقات، فرض على هذا الأخير تدخل وزير الحرب، الذي ضمن موقفه في البريد الذي أرسله إلى المارشال الحاكم العام، وهذا تبعا لتدخل أمين الصندوق في 21 مارس 1838م [3].

مفادها:

"**... بهذه المناسبة لقد أبرز تقرير أمين الصندوق بأن توزيع المحكوم عليهم بين الهندسة ومصلحة الجسور والطرقات كانت لها علاقة بأهمية وطبيعة الأشغال الموكلة بكل مصلحة، علما أن مصلحة الجسور والطرقات لم يكن لها الخيار في اختيار عمالها سوى من المحكومين عليهم**

---

[1] A .N.O.M., F /80 – 1457 : Travaux publics ,Op cit.

[2] A .N.O.M., F/80 – 1457 : Travaux publics, Réponse de l’autorité militaire à l’intendant civil (20 avril 1838, généralités, budgets (1834-1857).

[3] A.N.O.M., F/80 -1457: Travaux publics, Courier du minister secrétaire d’Etat à la Guerre au maréchal gouverneur générale à la suite d’une intervention de l’intendant civile (21 Mars 1838), généralités, budgets (1834-1857).

أو المساجين، ومن ثم كيف لا يمكن لمصلحة الجسور والطرقات الاستفادة من الجنود إلا إذا لم تكن الهندسة العسكرية في حاجة لهم داخل الورشات، في حين أن الهندسة العسكرية لها كل التسهيلات لتجد عمال إما من فئة الانضباطيين أو من السرايا العسكرية أو من مختلف فرق الجيش ..." [(1)].

وحسب جواب المارشال الحاكم العام للوزير الحربية بفرنسا فإن أعداد العمال من هذه الفئة كانت تقسم بين مصلحتي الهندسة العسكرية و مصلحة الجسور و الطرقات بعدالة وحسب ما تقتضيه أشغال كل مصلحة، ويظهر هذا في جوابه على مسائلة الوزير المؤرخة بـ 20 أفريل 1838 [(2)] مفادها:

" إن السيد أمين الصندوق المدني يشتكي من نقص اليد العاملة لفئة المحكوم عليهم والمساجين والذي تسببت فيه رفض الهندسة العسكرية لطلباتهم بحجة أن ورشات الهندسة العسكرية بحاجة إلى هذه الفئة كقوة عاملة، فإنني أحيطكم علما سيدي بأن عدد المساجين والمحكوم عليهم والذين هم في حالة صحية تسمح باستخدامهم هو 440 عامل سجين في مدينة الجزائر، فإني أحيطكم علما سيدي أن الهندسة العسكرية تستعمل منه 156 سجين ، في حين أن مصلحة الجسور والطرقات تستعمل منه 230 عاملا محكوما عليهم، كما أن الفائض من العدد الذي سبق ذكره محجوز لإدارة الميناء والإدارة العسكرية، ألا ترون سيدي الوزير بأن التوزيع بين المصلحتان جسور وطرقات وهندسة عسكرية عادلا بل هو بنسبة كبيرة لصالح مصلحة الجسور والطرقات ..."

وهكذا شكلت قوى اليد العاملة من المحكومين والمساجين خلافا بلغ أعلى مستويات السلطة في الدولة، وهذا لما تحظى به هذه الطاقة من ميزات تمثلت في الأجور المتدنية مقابل الحجم الساعي المرتفع، بالإضافة إلى الطواعية الإجبارية والتفاني في العمل خوفا من الرقابة العسكرية، وهذا لوضعيتهم القانونية الحرجة، خلافا عن الواقع لليد العاملة المدنية في مستعمرة الجزائر والتي كانت تتميز بالأجر العالي الثمن مقابل حجم ساعي قليل وهذا إذا كانت من اليد العاملة الأوروبية (فرنسيين، ايطاليين، مالطيين ...)، أما إذا تعلق الأمر بالأهالي فهي تتميز بقدرة جسمانية مهترئة وهذا بسبب الجوع والمرض، أما فيما يتعلق بأجرها فإنه لا نستطيع الكلام إلا على الوجبات الغذائية المتوسطة التي كانت تدفع لهم كأجر يومي، ناهيك إلى عامل الثقة الذي كان مفقودا.

- الأمن:

(1) A.N.O.M., F/80 -1457 : Travaux publics, Réponse du Maréchal gouverneur général au ministre (20 avril 1838), généralités, budgets (1834-1857).
(2) A.N.O.M., F/80 -1457 : Ibid.

زاد نقص الأمن في الطرقات من خطورة نقل التجار والمسافرين الحاملين للمال بغية التبضع في الأسواق الكبرى، فقد أنشأت المكاتب العربية (Bureau arabe) المكونة من جزائريين بإشراف ضباط فرنسيين، في الواقع لغرض خدمة حماية الطرق، لكنهم عجزوا على منع الهجمات والسرقات بالرغم من تنظيمهم الممتاز، فكل المحاولات للتخلص من هذه المشكلة باتت غير مجدية وذلك بالرغم من تشجيع غرف التجارة (Chambres commerce)، وهذا بسبب طريقة التمرد المستمر للجزائريين ونقص وسائل النقل السريعة[1] لقد أجبر انعدام الأمن التجار على التنقل في القوافل جماعياً، ففي سنة 1845م لم يسمح لسائقي العربات الإسبان والتجار اليهود المتنقلين طيلة السنة بإستعمال الطريق الرابط بين وهران وتلمسان، إلا عن طريق مجموعات تحت حماية الجيش الذي كان يوفر حماية لأكبر وأكثر القوافل أهمية[2].

ففي الشرق مثلا، كان مينائي بونة (عنابة) وسكيكدة، هما المنفذ الطبيعي لقسنطينة، فتم الحرص على أمن الطرق الرابطة بينها و بين مقر الولايات عن طريق العمليات العسكرية طوال 30 عاما (1836/1837-1866/1867م) وهذا بسبب أهميتها التي تظهر في التحكم في المنطقة كلها، وعندما تم إنجاز مراكز استيطانية عبر الطرق ، كلف الجيش بمهمة الحفاظ على المعمرين وعلى أملاكهم[3].

وقد عبر المسؤولون الفرنسيون في منشوراتهم التي ترجمتها المؤسسات والهيئات الاستعمارية إلى أفعال ونشاطات صريحة على الصعيد العملي عن وقوفهم إلى جانب المستوطنين أمام خطر الفلاحين الجزائريين الذين بات يهددهم في عقر دارهم (المراكز الاستيطانية والضيعات)[4] ، والشاهد على ذلك نص الرسالة السرية التي بعث بها نيابة عن رئيس المجلس، وزير الحربية قائد الأركان العامة الجنرال "دوميريبال "(De Miribel) إلى الجنرال قائد جيش الاحتلال في الجزائر، تحمل مخططات لحماية الطرق والمواصلات ومراكز الاستيطان والضيعات بواسطة رجال الدرك، والقناصة الذين توكل لهم حراسة الغابات (Chasseurs Forestiers) والعمال الإداريين المسلحين وجنود الاحتياط الذين أنهوا خدمتهم العسكرية ممن تتراوح أعمارهم 45 و50 سنة، والرجال الأصحاء ممن لا تقل أعمارهم عن 18 سنة، والغير ملزمين بالخدمة العسكرية من الأجانب والجزائريين الذين تتوفر فيهم شروط الضمانات (Indigènes présentant des garanties) ومنهم السبايس والجمارك، وأيضا المخازنية، والمتطوعين من أبناء البلد

[1] A.N.O.M., F/80 -756: Lettre au gouvernement général, 05Mai 1853, chambre de commerce d'Alger.

[2] BAROLLI (Marc): La vie quotidienne des français en Algérie ,1830-1914, Hachaitte, Paris, 1967, p.59.

[3] SOLAL (Edouard): Philippeville et ca région 1837-1870, la maison des livres, Algérie, 1957, p. 37.

[4] بن داهة (عدة:) الإستيطان والصراع حول ملكية الأرض إبان الإحتلال الفرنسي للجزائر 1830-1962م، ج2، طبعة خاصة وزارة المجاهدين، ص ص 360-363.

ممن تتراوح أعمارهم بين 19 و22 سنة، يعملون جميعا تحت تصرف ضابط عسكري أثناء الخدمة، أو متقاعد أو احتياطي بدون عمل، وضمن الرسالة توصيات وشروط تضمن الأمن والسلامة للمستوطنين وممتلكاتهم، منها حمل المجندين للزي العسكري والأسلحة النارية وتجهيزات دفاعية، ولنفس الغرض بعث الجنرال "لارشاي" (Larchey) قائد القسم العسكري التاسع عشر إلى الجنرالات قادة الوحدات العسكرية الإقليمية برسائل في شهر ديسمبر 1897م [1].

كما عرفت تجارة الجنوب الجزائري خاصة في جهة الغرب تراجعا بسبب انعدام الأمن في الطريق والأخطار التي تواجه المسافرين [2].

وأمام تزايد انحلال الأمن أصدر الحاكم العام للجزائر أوامر لقادة الوحدات العسكرية في 17 جانفي 1903م بالدفاع عن المستوطنين الأوربيين، وضمان سلامة وأمن الكولون، وإنشاء حاميات في وهران والجزائر وقسنطينة يتولى فيها مجندون زواف (Zouaves)[*] حماية الطرق والمواصلات ومراكز الاستيطان .

وفي سنة 1908م، أعطى الجنرال "جونار"– الحاكم العام للجزائر – تعليمات لحكام المقاطعات تخص حماية الضيعات، وتنظيم الدفاع عن المراكز الاستيطانية لاسيما تلك التي يقل عدد الأوربيين فيها عن 150 نسمة[3].

2-2- منافسة شبكة السكك الحديدية للطرقات:

بالإضافة إلى نقص الأموال لإنشاء مشاريع الطرق، فإن تطور سكة الحديد ولّد اهتماما هدد بتأجيل إنشاء عدة طرق، فقدوم السكة الحديدية قلص بصورة كبيرة من أهمية الطرق في السياسة الاستعمارية وهذا التقلص لم يحده بسبب التغيير في أساليب الاستخدام، فمازال الطريق يعرف حركة واسعة للمسافرين

---

[1] بن داهة (عدة) : الإستيطان والصراع حول ملكية الأرض إبان الإحتلال الفرنسي للجزائر 1830–1962م، ج2، طبعة خاصة وزارة المجاهدين، ص ص 360–363.

[2] BEHAGHEL (A .A): op.cit, p. 297.

[*] ويعرف بجيش زواوة : فلقد تفطنت السلطات الفرنسية إلى أهمية القوة المحلية الجزائرية خاصة قوة زواوة ، حيث نبه محافظ الشرطة دوبينوسك القادة الفرنسيين وفي مقدمتهم دي بورمون إلى ما يمكن أن تفيد به قبيلة زواوة بجرجرة في التوسع العسكري، إذ كانت تمد النظام العثماني بقوة فاعلة ودائمة ، وبقرار من القائد كلوزال بتاريخ 1 اكتوبر 1831م تم اعتماد هذه القوة وتنظيمها، ومنذ هذا التاريخ أطلق بصفة رسمية إسم جيش الزواوة ، (ZOUAVES) وكان لهم دور فعال في التوسع الفرنسي في الجزائر وحتى خارج الجزائر. أنظر: عميراوي (أحميدة): جيش الاحتلال الفرنسي في الجزائر، مجلة سيرتا ، العدد 12، جامعة منتوري قسنطينة ، الجزائر، 1999 ، ص ص 55 ، 56 .

[3] بن داهة عدة : المرجع السابق ، ص363.

والبضائع، لكن الأولوية كانت سابقا معطاة للطريق في الفلسفة الاستعمارية، ومع مرور القرن طالبت كل المناطق بالجزائر بتوفير السكك الحديدية بدلا من الطرق.[1]

لقد شكل إنجاز السكك الحديدية أولوية عن الطريق خاصة منذ سبعينات القرن التاسع عشر، فواد الشلف الذي يعتبر منتصف المسافة للطريق الرابط بين العاصمة ووهران التي تطلب طريقا من مليانة – أورليونس فيل (Orléansville) مستغانم سنة 1856م[2] من بعد قيل أنه سيتأخر حتى يتم إكمال مشروع السكة الحديدية ولم يتحقق الطلب طيلة ثلاثين سنة من بعد بسبب أن السكة الحديدية لم تنجز بعد، وطريق العاصمة ووهران هو أيضا حالة أخرى ذات دلالة على ذلك[3] .

فعمل إكمال هذا الطريق بدأ منذ سنة 1862م عندما فتح المقطع الأول (الجزائر العاصمة – البليدة) للسكة الحديدية لحركة المرور ولم ينتهي حتى سنة 1872م سنة بعد إكمال السكة الحديدية. إضافة إلى ذلك إنجاز الطريق الوطني العاصمة – الأغواط بدأ سنة 1893م بعد تأخره بسبب الاعتقاد بأن تمديد السكة الحديدية البليدة البرواقية إلى الأغواط (واحة جنوب العاصمة) سيكون بنية تحتية للسكة الحديدية مسلكا مغايرا للطريق.

إن الأولوية التي أعطيت لإنشاء السكك الحديدية أبطأت من إنجاز شبكة الطرق. إضافة إلى ذلك أغلب الطرق المنجزة في بداية سبعينيات القرن التاسع عشر كان القصد منها ربط المستوطنات والسهول بالسكك الحديدية، شيئا فشيئا سار الدور الأساسي للطرق في توصيل البضائع إلى القطارات دورا ثانويا. [4]

هكذا في بعض المناطق تسببت السكك الحديدية في إنجاز الطرق أو أدت إلى زيادة الطلب عن شبكات فعلية، ففي سنة 1892م اشتكى المجلس العام للعاصمة (Conseil général) من أن محطة (LODI) (نهاية المقطع الأول البليدة – البرواغية للسكك الحديدية) والذي أصبح مكان تسابق تجاري مهم في تبادل السلع من المنطقة الجنوبية للضاحية – أنها تحتاج إلى شبكة طرق جديدة بدلا من المسالك الموجودة وغير الصالحة[5] ومن التناقض مثل التنقل بالعربات عاملا مساعدا وكذلك تهديدا للقطار فهو يمول المحطات بالسلع بينما في نفس الوقت ينافس السكة الحديدية في المسافات القصيرة التي لا تتجاوز 30كلم وفوق هذه

---

[1] LESPES espes (René): Alger Étude de Géographie et d'Histoire urbaines, Librairie Félix Alcan, Paris, pp. 742 -744 .

[2] A.N.O.M. G.G.A.Série M : Rapport sur le proget de route Miliana-Orleansville Mostaganem-1857.

[3] YACONA (Xavier) : op.cit, p. 406.

[4] A.N.O.M., F/14 -12415 : Extrait d'un rapport sur le proget de budget de l'Algérie, Exercice 1895.

[5] G.G.A. : Exposé de travaux, rapport sur le chemin de fer Algérie-Laghouat, 1892.

المسافة ظلت الطرق أقل منافسة بسب ما يميز تعريفة النقل بالسكك الحديدية وسرعة القطارات خاصة في نقل البضائع بكميات ضخمة.

فقدت الطرق الرابطة للسهول الداخلية بالشمال –والتي كانت لها أهمية تجارية معتبرة– الكثير من أهميتها و ذلك بعد إنجاز خطوط العاصمة وهران والعاصمة – قسنطينة مرورا بسطيف الذي فتح السهول الوسطى عن الشرق والغرب.

قبل إنجاز السكة الحديدية العاصمة وهران تنبأ "دوفارنوا"(DUVERNOIS) بأن حركة السلع من السهول ستنقسم إلى قسمين رئيسيين وأن أسواق المناطق الوسطى ستوزع بين الأسواق الكبرى للشرق والغرب[1]، وذلك بعد انجاز الخط المحوري لسكك الحديدية و الذي يربط الشرق بالغرب، و بعد ثلاثين سنة أثبت الواقع تنبؤاته.

3-المشاكل المالية لشبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر 1830-1914م:

3-1- المشاكل المالية في ظل الحكم العسكري 1830-1870م:

يعتبر العقد الأول من عمر الاحتلال الفرنسي في الجزائر من أصعب الفترات على الجيش الفرنسي في تاريخ المستعمرة، حيث تميزت بداية هذه الفترة بالريب والتردد في إمكانية المحافظة على الجزائر كمستعمرة فرنسية وهذا نتيجة المقاومة الشرسة التي واجهها قادة جيش شمال إفريقيا في الجزائر، إذ بقي هذا الأخير محاصرا في الشريط الساحلي الجزائري ولم تتح له إمكانية التوغل نحو الداخل إلا بعد سقوط قسنطينة يوم 13 أكتوبر 1837م[2] كما عرفت الأشغال العمومية هي الأخرى بطئا شديدا وهذا بسبب الصراع الداخلي للسلطة الفرنسية في حد ذاتها (عسكري، مدني)، وللظرف الأمني الذي كانت تعيشه المستعمرة بالإضافة إلى صعوبة المجال الذي كان غريبا وملغما بشدة المقاومة، الأمر الذي جعل من نسبة امتداد شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر في هذا العقد قليلة جدا.

---

[1] DUVERNOIS (Clément): L’Algérie ce quelle est-ce quelle doit être – essai économique et politique, imprimerie dubos frére, Alger, 1858, pp. 26- 27.

[2] شارل روبير آجيرون: تاريخ الجزائر المعاصر، ترجمة: عيسى عصفور، منشورات عويدات، لبنان، 1982، ص ص 21-24.

بمجيء عهد "بيجو"* شهدت العقدة الاستعمارية أو قل الحصار المفروض على جيش شمال إفريقيا نوع من الانفراج، حيث كان بيجو محرك الآلة الفرنسية نحو الداخل، كما عرفت الأشغال العمومية ذات الطابع العسكري خاصة منها الطرق نشاطا محسوسا، إلا أنها كانت ذات أغراض عسكرية بحتة بعيدة عن المنفعة العامة فكثيرا ما وصفت أنها ضيقة العرض ومهترئة الرصف، إلا أنها كانت تتماشى والأغراض العسكرية، وعندما أصبحت هذه الصفة الطابع العام لمعظم امتدادات الشبكة فقد نقل إلى مسامع السلطة الفرنسية صفة وحالة هذه الشبكة التي كانت في حالة مزرية، وفي 29 أفريل 1844م حاول الجنرال "بيجو" الرد على بعض استفسارات وزير الحربية بفرنسا"سولت" في رسالة مفادها [1]:

"هل قلتم لي سيدي المريشال بأن يكون على الأحرى وبكل عدالة بأنه يجب الإشارة إلى الطرق المفتوحة في المنشورات المتعلقة بالطرقات أو تلك التي تعدتها مصلحة الجسور والطرقات، ليس في نيتي سيدي المارشال أن أكون غير عادلا ولم أكن لائما فربما استحق ذلك لو وضعت الأشغال الخاصة بمصلحة الجسور والطرقات على نفس خط الجيش، فإن مصلحة الجسور والطرقات لم تقم إلا بإنجاز القليل من الطرقات الكثيرة والتي تم أخذها من أيادي الجيش وبالتالي فهذه المصلحة تنفق مبالغ كبيرة لمشاريع ضعيفة لأنها تقوم بدفع 3 فرنك لليوم للعمال البسطاء و6 فرنك للعمال الفنيين، كما أنها تدفع الكثير للسائقين والمراقبين، وإن عمال مصلحة الجسور والطرقات لا يقومون بالحرب للحصول على هذه الأشغال بينما في الجيش فإن متوسط الأجر هو 40 سنتيم مقابل 8 ساعات من العمل فالأشياء تصبح غير متشابهة ولا استطيع احتضانها، زيادة على ذلك فإن هذا البند كان يخص الجيش والذي كان له هدف سياسي، فلقد تم نزع من مشاريعنا فكرة نيل جزء من هذه الطريق بينما لا يمكن حتى المناقشة في التقليل من مهام إدارة مصلحة الجسور والطرقات، كما يمكن أن تشكل بندا للتعريف بأشغال هذه المصلحة، لكن في الحقيقة لا يمكنني معرفة كيفية فعل ذلك بطريقة نوعا ما لبقة لأنه ليس من

---

* توماس روبار بيجو (Duc Thomas Robert Bugeaud): ولد في 15 ديسمبر 1775م بمقاطعة لادورانتي، التحق بالجيش الفرنسي، في ماي 1804م، حارب في اسبانيا لمدة 6 سنوات، ترك الجيش برتبة عميد في 1815م ليعود إلى الخدمة في 8 سبتمبر 1830م، حارب قوات المقاومة الجزائرية تحت راية الأمير عبد القادر في معركة السكاك في 6 جويلية 1836م، ترقى بعدها إلى رتبة جنرال في أوت 1836م، ثم فاوض الأمير عبد القادر على اتفاقية تافنا في 30 ماي 1837م، وفي أوائل 1841م عيّن حاكما للجزائر حتى أواخر 1847م، عاد لفرنسا ليصاب بالكوليرا في 06 جوان 1849م ويموت بها.
للتوسع أكثر أنظر:

AZAN (Paul): L'émir Abd el Kader, 1808-1883 du fanatisme musulman au patroitisme français, Librairie Hachette, Paris, 1929, pp 81- 82.

[1] A.N.O.M., F/80-1457, Travaux publics: Lettre adressée par le maréchal Bugeaud au ministre de la Guerre Soult (29 Avril 1844), Travaux publics, généralités, budgets (1834-1857).

المعقول القيام بأشغال طرقات قليلة بمصاريف باهظة ويمكن القول أيضا أنه إذا طرحنا هذه الحقيقة يمكن أن تراها مصلحة الجسور والطرقات بفرنسا من زاوية غير مستحبة لأنه سيكون من الصعب فهم كيف يمكن أن توضع مبالغ هامة لأجل إتمام مهمة صغيرة.

هذا ليس خطأ مصلحة الجسور والطرقات وإنما ظروف إفريقيا رغم أنني لاحظت ليس فقط هنا وإنما في فرنسا أيضا بأن مصلحة الجسور والطرقات لا يمكنها القيام بهذا النشاط بينما هو من تطلعات الهندسة العسكرية لكن من واجبي الاعتراف بأن مهندسي الجسور والطرقات أكثر مهارة من مهندسي الهندسة العسكرية لأنه اختصاصهم يمكن القول أيضا بأن الجهاز وإدارة الغابات تم إدماجها مبكرا في إفريقيا.

وإذا ما منحتموه مهمة إتمام الطرقات التي فتحها الجيش وإذا لم يغير نظامه فإن ذلك سيكلف الكثير من المصاريف، ولقد قمت مؤخرا بحساب ما يكلفه فقط استقراره في الطريق بين Philippe ville إلى قسنطينة إني أرى بأنه من الحكمة أن لا تمنح هذه المصلحة عهدة فتح طرق جديدة مطولا ".

ومما نستخلصه من هذه الرسالة التي تعتبر وصف دقيق لنوع الأشغال (عسكرية، مدنية) وإشارة إلى الغلاف المالي الذي يتطلبه كل نوع من هذه الطرق، فمن المشاكل التي واجهت الحاكم العام والقائد العام لجيش شمال إفريقيا (الجنرال بيجو)، أنه وجد نفسه أمام أشغال طرقات ذات طابع مدني باهظة الثمن قد ترهق خزينة المستعمرة وذات بطول محدود أو شبكة واسعة تفتقر إلى مميزات الطابع المدني وتخدم الأهداف العسكرية فقط، وبأقل الأثمان. إن اليد العاملة التي تستعملها المؤسسة المدنية مصلحة الجسور والطرقات ذات تقنية ومهارة عالية إلا أنها جد مكلفة فهي تدفع أجر من ثلاث فرنكات للعامل البسيط إلى ستة فرنكات لبعض الإطارات مقابل أن الهندسة العسكرية تدفع لعمالها من الجنود أربعون سنتيم، إلا أن هذه اليد العاملة تفتقر للتخصص والدقة في أشغال الإنجاز لذا عدت طرقاتها أنها ذات طابع عسكري ومؤقتة تخدم فقط الأولوية و الهدف العسكري.

فقدم الجنرال "بيجو" مصلحة الأهداف العسكرية على المنفعة العامة بحجة أن هذا ما تقتضيه الظرفية في شمال إفريقيا وأنه لا يستطيع أن يتحمل أشغال محدودة بمصاريف باهظة بل ذهب أكثر أبعد من ذلك أين أوصى وحث وزير الحربية على أن لا تسلم مشاريع ضخمة من شبكة الطرق إلى مصلحة الجسور والطرقات، على الرغم من أن الكل يعترف بمهارة هذه المصلحة وحسب تقرير من أحد مراقبي وزارة الحربية الذي رفع فيه ملاحظاته حول الطرق التي أنشأتها مصلحة الجسور والطرقات وأهم ما جاء فيه:

بدون تاريخ على رأس وزارة الحربية، توقيع غير واضح [1].

ملخصه:

"... **لقد لاحظت أثناء فترة تواجدي بالجزائر وحسب التوقعات اليومية في فحص مشاريع الأشغال العمومية، بأن ما يقوم به المهندسون والمعماريون فخم وعظيم وإذا كان هذا النوع من المشاريع هو جذاب بالنسبة لرجال الفن الذين أدركوا ذلك ولبوا للقيام وهذا يترجم إجمالا بنفقات ضخمة يبدو لي أنه لابد أن تكون إدارة جيدة وقوية لكي تتمكن من مقاومة هذا الانجذاب في بلد يصعب تلبية كل احتياجاته**".

قد ظلت عملية شق الطرق ذات الطابع المدني أمرا مرهقا ومكلفا لخزينة المستعمرة مما جعل تقدم الأشغال فيه بطيئا، كما أنه وصف في بعض الأحيان أنه رديء من ناحية النوع والوضعية التي آلت إليها هذه الشبكة، بحيث ظل إلى مطلع الخمسينيات طلب الدعم والغلاف المالي من اجل صيانة الطرق وتحسين وضعيتها مطلب أساسي للحكام العامين من طرف الدولة ففي رسالة موجهة إلى وزير الحرب بخصوص وضعية الخطوط البرية لناحية قسنطينة ، حسب رئيس قسم الهندسة مؤرخة يوم 9 نوفمبر 1850 توضح نقص الميزانية المخصصة لتقدم أشغال المشروع أدت إلى اهتراء الخطوط البرية للناحية وكذا المناطق المجاور لها (سطيف – باتنة – سكيكدة ، إضافة إلى ناحيتي وهران والجزائر) مع التماس منح موارد مالية وبشرية إضافية بهدف استئناف الأشغال على مستوى الخطوط المذكورة لعام 1851 **(للتوسع أكثر انظر للملحق رقم 39)** ومن وجهة أخرى فلقد عبر عليه أحد خبراء هندسة الطرقات لمصلحة الجسور والطرقات أن شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر لم ترقى من ناحية نوعيتها إلى مستوى المصاريف الضخمة التي خصصت لها، وهذا ما يتضح لنا جليا بتقرير مهمة السيد المهندس العام "Thenard" في 1845م يعلمنا بأنه مدة 7 سنوات تطور الهندسة المدنية وإنتاجها ليسوا في مستوى المجهودات المالية التي خصصت لها، بحيث أن شبكة الطرقات يعتبر تقديرها سيء فالطرقات التي تم فتحها من طرف الجيش (الهندسة العسكرية) ضعيفة التخطيط وجزء منها أهمل أما الطرقات التي تم فتحها من طرف الهندسة المدنية كانت باهظة الثمن بالإضافة إلى أن الأموال التي صرفت عليها لم

[1] A.N.O.M., F /80 -1457: Minute de lettre, en –tête du ministère de la guerre, signature illisible (Sans date).

تسمح سوى بتطور ضعيف وجزئي[1]، و هذا يظهر من خلال تقرير المهمة التي قام بها السيد المهندس رئيس الجسور والطرقات في الجزائر "Thenard"[2] في 27 سبتمبر 1845م ،و التي أهم ما جاء فيها :

" **إن النتائج المتحصل عليها ليست مرضية، فكل الطرقات المتردد عليها سيئة أحسنها طريق البليدة الجزائر وهي مملوءة بالحفر التي تسمح برؤية لون التربة الأحمر(...) إن الطريق المعبدة تتطلب (كونها اليوم مهملة) صيانة دورية عن طريق تحميل معتبر بالمواد الجديدة للمحافظة على سمكها ومبالغ معتبرة لصيانتها السنوية(...) إن سكان البلاد كانوا أفضل منا بكثير في زمنهم لم يكن في الجزائر العاصمة لا غبار ولا وحل لأنه لم يكن لديهم طرق كبيرة، كما كانت وسائل نقلهم تقتصر على الجمال فهي عرباتهم كما كانت لهم العديد من المنابع المائية التي أتلفناها، أما في ما يخص انجاز الطرقات الرئيسية الجديدة والطرق الثانوية، فهذا ما سيحدث في الجزائر من جهة فإن الهندسة المدنية فتحت العديد من هذه الطرقات وكأنها خيال للحقيقة فهي تعترف بأن أعوانها لم يكن لديهم الخبرة في فتح الطرقات حتى من ناحية الدقة والمهارة في الأشغال، زيادة على ذلك فالجيش نفسه كان دائما يعمل معتمدا على صنف الضباط العادي عند فتح هذه الطرقات فضباط الهندسة العسكرية منشغلين بإدارة الأشغال الكبرى الخاصة لتحصين الهياكل العسكرية والتي تتطلب كل الوقت ومن ناحية أخرى فإن مصلحة الجسور والطرقات اهتموا فقط بتجهيز وتعبيد الطرقات التي أنشئت نواحي العاصمة والموجهة للمواصلات الثانوية فهي قليلة التردد إلى يومنا هذا**" ومنه نستنتج:

1) بأن الطرقات التي فتحها الجيش ضعيفة التخطيط في جزء كبير من طولها ولابد من التخلي عنها إلى حين يجيء وقت مخططها النهائي.

وبهذا فإن نفقات المخطط الابتدائي والذي كان من الممكن أن يكون بداية للمخطط النهائي ستضيع ولأن معظم هذه الطرق المؤقتة تم فتحها بعد الاحتلال فقد كان لدينا الوقت الكافي لدراسة المخطط، لذا فإن الذين قاموا بهذا التخطيط معتادين على هذا النوع من الأشغال، كان يجب استشارة لجنة تحتوي على مهندسين من الجسور والطرقات

2) إن الطرقات الجديدة التي فتحتها مصلحة الجسور والطرقات كلفت الكثير أكثر من اللازم فطول الطرقات المفتوحة لا يتطلب مبالغ معتبرة نسبيا. [3]

[1] A .N.O.M., F/80 -1447/1452 : Rapport de mission de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Thenard en Algérie, Ponts et Chaussées, organisation personnel

[2] Ibid.

[3] A .N.O.M., F/80 -1447/1452 : Ibid.

وفي 4 سبتمبر 1844م تتعقد وضعية مصلحة الجسور والطرقات، بحيث تصبح في حالة حرجة وهذا من خلال محدودية طول الشبكة المنجزة وثانوية طرقها مقابل المصاريف الباهظة التي خصصت لها وظهر هذا من خلال الملاحظات التي تضمنها بريد أمين الصندوق المدني إلى الماريشال الحامية:

"... **إن متطلبات التطور الكبير الذي تحققه كل يوم الأشغال العمومية يجعل من مهمة مصلحة الجسور والطرقات جد صعبة (السيد "Lessure" نفسه صرح بأن مهندس رئيس واحد لا يمكن له أن يتم هذه المهمة بطريقة كافية)، تبني إجراءات فعالة تجعل من مصلحة الجسور والطرقات في مستوى مسؤوليتهم أصبح شيء ضروري تحت طائلة الأشغال التي لم تنجز بعد والأشغال ذات الضرورة القصوى ومصاريفها مدرجة في الميزانية...**"[1].

إن الحيّز الذي وضعت فيه مصلحة الجسور والطرقات والذي يحد من تطورها وإنجازاتها الغير ملائمة مع الحقيقة الاستعمارية أي لا تخدم أهداف الاستعمار الفرنسي في الجزائر، يجعلها تستعمل مختلف المصادر المالية وكل المعدات التي تتحكم فيها بطريقة مستقلة لكي تساهم في عملية الاستثمار في المستعمرة الجزائرية، نستخلص من هذه الحرية في التسيير عدم ترتيب الأولويات، استعمال القروض بحجة غياب التخطيط في المصاريف عدم التنظيم في المحاسبة خاصة في سنتي في 1837 و1838م، الأمر الذي استدعى وزير الحربية في خلق منصب مفتش مالي يعمل على مراقبة و مراجعة مجموع المصاريف خاصة تلك التي تخص المعدات التي تتحكم فيها مصلحة الجسور والطرقات والتي استعملت في نطاق أشغال المنفعة العامة أي ذات الطابع مدني،و لقد سمحت هذه المراقبة باتخاذ كل الإجراءات لضمان سير ونظام كل صنف من المصاريف، وتظهر نية وزير الحربية في تجسيد هذا الإجراء الخاص بالمراقبة المالية و هذا من خلال التقرير الذي جاء في نوفمبر 1839م الذي حرره السيد رئيس المكتب الثاني ومستشار الدولة ومدير شؤون إفريقيا إلى الوزير " شنيدر" مفاده [2]:

"... لقد شد انتباه سيادة الوزير النقائص في المحاسبة المالية مما استدعى ضرورة معالجتها وعدم الانتظام في مصاريف وحسابات مصلحة الجسور والطرقات بحيث أصبح من أولويات المهندس الرئيس الضرورية التبليغ في الوقت المناسب بكل المصاريف وإتباع بانتظام القروض في نوعيتها و السهر على تطبيقها، تزويد الوزير بكل الاقتراحات وإعلامه بكل ما يحدث حتى يتسنى له معرفة كل الاحتياجات التي يجب عليه أن يلبيها، كذلك معرفة تقدم الأشغال التي أمر بها واستعلام حول هذه النقطة فإن مصلحة

[1] A .N.O.M., F/80 -1447/1452: Courrier de l'intendant civil au maréchal de camp (4septembre 1844)
[2] A .N.O.M., F/80 -1447/1452: Rapport du chef du deuxième bureux et de conseiller d'Etat directeur des affaires d'Afrique au ministre Schneider (Novembre 1839).

الجسور والطرقات جعلت الوزير يتأكد بأنه لأجل احترام القانون وتنظيم المرسوم لابد من مهمة خاصة لمفتش مالي.

لقد أبدى مهندسو الهندسة المدنية اعتراضهم على النظام الجديد لمحاسبة الأشغال لأنهم يعتبرونه أكثر تشددا من الذي يطبق في الهندسة العسكرية واعتبروه من المضايقات الإدارية و المالية التي تمارسها السلطة العسكرية على مصلحة الجسور والطرقات، حيث تم رفع انشغالهم بواسطة مدير الأشغال العمومية إلى السيد وزير الحرب وكان هذا بتاريخ 6 أوت 1840م[1]. مفادها:

"... **إن من واجبي سيدي أن ألفت نظركم إلى النظام المالي الجديد المتبنى في الجزائر والذي يقضي بمحاسبة الأشغال، إن الإجراءات التي اتخذت في هذا السياق أشد من التي طبقت في الهندسة العسكرية، يبدوا أن الأشكال المنجزة لمراقبة عمليات رئيس المصلحة تعلن عن نوع من الاحتراس لا يتلقاه المهندسين رؤساء الدوائر في تقاريرهم مع الوالي، هذا كافي لخلق داخل روح المهندسين انطباع صعب والذي قد يؤثر على المهمة الموكلة لهم(...) أخشى بأن المهندسين القادرين على القيام بما تطمحون إليه لن يتمكنوا مطولا في الحفاظ على مناصبهم وقد يفضلون موقع آخر أين لا يجدون أنفسهم محرجين في عملهم** ".

إلا أن هذا الوضع الرقابي المالي لم يدم طويلا بحيث يبدو أن وزير الحربية قد تراجع على فكرة إنشاء مفتش مالي يسهر على مراقبة الأشغال والمحاسبة المالية لمصاريف الطرقات، إلا أنه لم يزل ساخطا على النظام المالي لأشغال الطرقات المنجزة من طرف هذه المصلحة ، حيث أوكلت وزارة الحربية في فرنسا مهمة الرقابة المالية هذه المرة إلى مدير الداخلية وهذا حسب البريد الذي بعثت به الوزارة يوم 12 ماي 1844 [2] والذي تضمن التكليف التالي: "... من الضروري أن تسهروا بأنفسكم على إنشاء ورشات مصلحة الجسور والطرقات على الطرق بكل اقتصاد ممكن وبالقرض الذي سوف يعين، كما انه لا يمكن سحب إلا مصاريف الإنجازات الضرورية(...) السيد الحاكم العام أشار لي في العديد من المرات كما أوافقه الرأي أنا أيضا بأن مصلحة الجسور والطرقات ينفقون مصاريف معتبرة لبناء مفازات، مكاتب ومساكن للأعوان والعمال، تحت تقرير إنشاء ورشات وأعوان، أنه نظام فاسد ولا بد من التخلص منه في أقرب وقت ممكن، إذا هذه المصلحة لابد لها أن تتقيد بانجاز مهامها وأشغالها باقتصاد يليق بمدحها.

---

(1) A .N.O.M., F/80 -1447/1452 , Courrier du ministére des travaux Publics au minister de la Guerrre (6 Aout1840).
(2)A .N.O.M., F/80 -1447/1452 , Dépèche écrite par le ministre au directeur de l’Intérieur (12mai 1844).

إن مسالة القروض ومصاريف الهندسة المدنية والعلاقة بين الثمن الأدنى للطرقات والتطور الأقصى، التي شكلت محور مناقشات وزارة الحربية بالسلطة الفرنسية والحكم العسكري في المستعمرة هي نسبة غير مستقلة عن نهايات الأشغال واستعمالها أين حاول الجيش جاهدا أن يتخذ منها نقطة ارتكاز قصد استحواذه على مشاريع الاستثمار في شبكة الطرقات وبعض المنشآت المتعلقة بها، إلا أن جواب الوزير الأمين العام للحربية "Soult" بتاريخ 6 جوان 1844م إلى المارشال "Bugeaud" يشير على أن وزارة الحرب ترى بأن سياسة أشغال الطرقات المتطورة من طرف الجيش تعتبر في جزء ما غير صالحة. و هذا من خلال البريد المرفوع للحاكم العام في الجزائر Bugeaud [1].

مفاده:

"... لم يبقى لي إلا مراسلتكم سيدي المرشال حول آخر مسألة طرحتموها في آخر مستعجل لكم (29 أفريل)، إن المسألة تخص مجموع المصاريف المنفقة لإنجاز الأشغال فهذه المصاريف على ما يبدوا مبالغ فيها، إذا ما قارناها بالنتائج التي حققتها الهندسة العسكرية بنفس المصاريف، لكن بفحص الأشياء عن قرب وانطلاقا من معطيات إيجابية نلاحظ أنه من جهة الطرقات المنجزة من طرف مصلحة الجسور والطرقات أنشأت بكل عناية ومهارة، خلافا على تلك التي فتحتها الهندسة العسكرية التي تخضع للحاجة أو لهدف استراتيجي، فإنه لابد وأن يعدل فيها دوما أو تمهل، أنا شخصيا لست معجب بما تقدمه الهندسة العسكرية من أعمال من هذا النوع . لكن أنتم توافقونني الرأي بأنه لا يجب أن نندهش إذ يكون ثمن الأشغال التي هدفها هو تكملة الطرقات وصيانتها أكثر بكثير من فتح الطرقات وجعلها قابلة للاستعمال حتى لبعض الوقت من السنة..." [2].

إن الخطأ الذي وقعت فيه السلطات العسكرية في المستعمرة هو اعتبار ما تنجزه مصلحة الجسور والطرقات كمثال لتبديد أموال المستعمرة دونما أن تحسب لما ستحققه هذه الشبكة من فوائد مدنية وعسكرية في نفس الوقت، وهي انتعاش الحركة التجارية وبسط طريق السيطرة التي ظلت هدفا لكل حاكم عام في الجزائر.

كما أن طريق السيادة والسيطرة في نظر الاستعمار المدني والعسكري هو تمهيد أو مرحلة أولية لطريق النجاح والازدهار، على عكس ما واجهه مصممو هذه الشبكة في مستعمرة الجزائر من عراقيل جغرافية تمثلت في الانكسارات التضاريسية وغيرها واجتماعية تعلقت بملكية الأراضي وكيفية مصادرتها

---

[1] A .N.O.M., F/80 -1447/1452; réponse du ministre secrétaire d'Etat de la guerre Soult au Maréchel Bugeaud (courrrrier avril 1844, voir supra) 6 juin 1844

[2] Ip id

وسلطوية تمثلت في الصراع بين قطبي مشاريع الهندسة المدنية في الجزائر(الهندسة العسكرية، الجسور والطرقات).

فإن ارتفاع الغلاف المالي لهذه الشبكة يعتبر ثمن ملاءمتها مع الواقع الاقتصادي والسياسي هو الذي سيحدد قدرتها بأن تكون أداة تطور للاستعمار، إن تدخلات السلطة العسكرية في تثمين الأشغال يجب أن تقرأ باعتبارها مكملة للنتائج التي سيحققها الاستعمار من خلال هذه الأشغال.

إذاً تدريجيا ومع تطور الاستعمار فإن أهداف واستثمار مصلحة الجسور والطرقات أدركها المعمرون ثم بعد ذلك الحكومة وهذا في مراحل متقدمة خاصة بعد حلول الحكم المدني، فهذا الانتقال من الإستراتيجية إلى السيطرة سجل المرور من اقتصاد الاحتلال إلى اقتصاد الإنتاج.

إن الموارد المالية التي تمتلكها العمالات الثلاث (الجزائر، وهران، قسنطينة) أمست عاجزة سنة 1848م لتسمح بالصيانة المنتظمة للشبكات، وهذا لاتساع العمالات الثلاث بالإضافة إلى الكثافة القليلة للسكان لم تسهل من عملية الصيانة، وهذا لانعدام في بعض الأحيان اليد العاملة خاصة إذا ما علمنا أن مشروع صيانة وترميم الطرقات يستلزم عدد كبير من اليد العاملة، وعلى الرغم من فرض الأعمال الشاقة (Corvées) على الجزائريين، يبقى احتياجات المصلحتين (الهندسة العسكرية و مصلحة الجسور والطرقات) لهذه القوة العاملة أمراً مقلقا، ولهذا كانت شبكة الطرق تتطور ببطء شديد في العمالات الثلاث.

3-2 - المشاكل المالية في ظل الحكم المدني 1870-1900م:

وبقدوم الجمهورية الثالثة التي تميزت بانتصار المستوطنين على المؤسسة العسكرية، شهدت سياسة الطرقات تطورا خاص في كل عمالة، في حين تم إنجاز مخططات تنموية لشبكة الطرقات، ظلت الصعوبات والعراقيل بسبب العوائق المالية الموجودة في المستعمرات والاهتمام بالسكك الحديدية.

وظل هذا الحال إلى غاية نهاية القرن التاسع عشر تبعا لحصول المستوطنين (Colons) على الاستقلالية المالية.

كان على الإدارة المدنية في مستعمرة الجزائر أخذ زمام الأمور ومواصلة المشاريع الاقتصادية التي كانت قد بدأت فيها الإدارة العسكرية، فمن أكبر الإشكاليات التي واجهتها ما يتعلق بشبكة المواصلات – تمديد الطرق – إصلاح الموانئ، تجفيف المستنقعات وإنشاء شبكة السكك الحديدية، وحسب "Paul Leroy –Beaulieu" إن هذا ما يساعد على تطوير الجزائر وبالتالي سيتطلب ذلك مبالغ كبيرة لكي تتمكن مصلحة الأشغال العمومية من فك العزلة وإنشاء الطرق، وبنظره أن الحكومة والمديريات الخاصة بذلوا

دون أدنى شك مجهودات كبيرة في بلاد تتميز بطوبوغرافيا جد صعبة بحيث لا يوجد فيها سوى بعض الدروب الضيقة تستعمل لسير البغال، يفترض بالجزائر 10 أو 15 سنة لكي تلتحق بدول أوربا الوسطى ومنذ الآن يمكن القول بأنها في نفس شروط البرتغال فكل الحضارات العصرية تتمحور حول الاختصاص والإنتاج، تحديد الصناعات وتبادل المنتوجات[1].

" فجالية بدون طرق أو بطرق محدودة لا يمكن لها أن تتضاعف بسرعة لا في عدد السكان ولا في الثروة في بلد جديد فالطرق لابد لها أن تسبق التجارة ".[2]

حتى 1879م لم يكن في الجزائر سوى 5 طرق وطنية، فبفضل قانون تصنيف الطرقات المؤرخ في 29 مارس 1879م أصبح عدد الطرق الوطنية في الحكم المدني 10 طرقات. فإن امتداد هذه الشبكة قد وصل إلى طول 2.940 كلم [3].

كما بلغت امتدادات الشبكات العمالات في 31 ديسمبر 1884م، 744 كلم من الطرق الولائية، من بين ذلك طرق ريفية أخرى خاصة بالاتصالات الكبرى وذات المنفعة المشتركة والتي يمكن لها أن تؤدي نفس المهام [4].

إحصائيات 31 ديسمبر 1884م تبين 7.010 كلم الأولى و2.056 كلم الثانية بالإضافة إلى أربعة أصناف الخاصة بالاتصالات يمكن الوصول إلى مجموع 13.000 كلم تقريبا [5]، وفي السنوات الأخيرة رأت الدولة من الضرورة التعجيل بإنجاز هذه الطرقات قانون 10 أفريل 1879م الذي خصص قيمة مالية جديدة بـ 300 مليون إلى صندوق الطرق الريفية تشترط أن يخصص 40 مليون إلى بلديات ودوائر الجزائر وولاياتها وذلك لإتمام طرق الاتصالات الكبرى أو التي تخص المنفعة المشتركة والطرق الريفية العادية [6]، لكن في 1885م بعد مراجعة الخزينة تم التفكير في تخفيض هذه القيمة إلى 20 مليون ولقد حددها قانون 6 ماي 1886م بـ 35 مليون[7] .

---

[1] LEROY - BEAULIEU (Paul): L'Algérie et la Tunisie, Librairie guillaumin et C[ie], Paris, 1887, p 155.
[2] ibid.
[3] G.G.A : Conseil supérieur de gouvernement, Procès-verbaux des délibérations et exposé de la situation générale de l'Algérie, Session de décembre 1899, Mustapha, Giralt, imprimeur du gouvernement générale, 1899, pp 148, 149.
[4] Ministère du commerce et de l'industrie (service de la statistique générale de France) : Annuaire statistique de la France, Dixième Année 1887, imprimerie nationale, Paris, P 680.
[5] Ip id
[6] France. Sénat (1875-1942) N°453 : Impressions-_ projets_ propositions_ rapports, Sénat session 1885 (Annexe au procès – Verbal de la séance du 31 Juillet 1885, p-p 1-8
[7] France. Ministère de l'intérieur : Bulletin officiel du Ministère de l'intérieur, N 6 Publication mensuelle , Soc , d'imp – Paul Dupont , Paris , p 132.

فإن هذه المبالغ الطائلة التي وقعت على عاتق الإدارة المدنية فرضت عليها مراجعة مصروفاتها تجاه شبكة الطرق وتنازلت الإدارة المدنية على مطلب الجودة واتساع الطرق بينما ركزت على الطرق التي تضمن لها الحد الأدنى لاستغلال لموارد الاقتصادية للمستعمرة حيث أصبح يطالب نوابها بأن تتنازل على الرفاهية وأن تهتم بالضرورات، فالبلدان الجديدة يكفي فقط أن تؤمن السير لأطول مدة من السنة فليس من الضروري القيام ببعض الأشغال التي تشبه الجسور فوق الجدول ولا حرج إذا تعطل المرور أو حركة السير لمدة 48 ساعة بسبب العواصف هذا مؤسف لكن لا يخلف خسارة كبيرة[1].

فالأحرى أن يكون هناك العديد من الطرق ذات اتساع أو عرض قليل يمكن أن تتعطل بصفة أيام في السنة على أن ننجز طرق واسعة بتكلفة، فحسب نواب الجمعية الفرنسية في الجزائر فإن الإدارة تقوم بعدة تضحيات من اجل الأشغال العمومية في الجزائر والتي يمكن لهذه الأشغال أن تعود بفائدة على البلاد كضمان تطور الثروات، فالمصاريف الوحيدة التي أنفقتها الهندسة المدنية ومصلحة الجسور والطرقات أثناء السنوات الإثني عشر الماضية من 1873 إلى 1884م ارتفعت إلى 79.670.000 فرنك للأشغال الجديدة دون حساب أشغال الصيانة فهذه الأشغال ثم توزيعها كالتالي[2]:

- من أجل الطرقات والجسور 16.641.550 فرنك
- من أجل التجفيف والسقي 16.611.436 فرنك
- من أجل الموانئ والمنارات 21.629.726 فرنك.
- من أجل العمارات المدنية 5.237.359 فرنك
- من أجل مصاريف الدراسات 1.727.498 فرنك
- أخيرا من اجل التعمير 27.823.000 فرنك أي من اجل مصاريف التحضير التي تنسق استقرار المعمرين في القرى.
- تقريبا بمتوسط 6.500.000 فرنك تقريبا للأشغال الجديدة كل سنة. القيمة القصوى كانت 9.489.000 فرنك سنة 1881 ومنذ ذلك الوقت العقوبة المالية هي في تنازل[3].

ففي سنة 1878م وحدها بلغت مصاريف الأشغال العمومية إلى ما يفوق 6 ملايين فرنك فرنسي موزعة على الأشغال التالية:

(1)LEROY - BEAULIEU (Paul) : op cit, p 158.
(2) Ibid
(3)LEROY - BEAULIEU (Paul), ip id .

الجدول رقم 01: مصاريف الأشغال العمومية الفرنسية في الجزائر لسنة 1878م.

تعيين الأشغال	مصاريف منفذة (فرنك فرنسي)	مصاريف مقررة (فرنك فرنسي)
طرق وجسور	1.227.877	9.9.000
تجفيف وري	474.386	610.000
موانئ ومنارات	2.140.105	1.981.000
عمارات مدنية	537.244	584.303
مصاريف دراسة	76.094	243.754
أشغال استثمار المستعمرات	2.412.261	2.433.059
المجموع	**6.867.967**	**6.761.116**

Source : G.G.C.A : État actuel de l'Algérie 1°au décembre 1879, 2°au octobre 1880 (publié d'âpres les documents officielles par ordre de M. Albert Grévy, imprimerie administrative Gojosso et C^ie, Alger, 1880, p 173.

الجدول رقم 2: أشغال الصيانة

طرق وجسور	349.008 فرنك	3.582.982 فرنك
تجفيف وري	258.804 فرنك	222.000 فرنك
موانئ ومنارات وفنارات	610.319 فرنك	481.000 فرنك
عمارات مدنية	229.763 فرنك	200.000 فرنك
المجموع	4.589.894 فرنك	4.485.982 فرنك

الجدول رقم 3: مجموع المصاريف سنة 1878 م والمتوقعة لسنة 1879 م ستوزع كالتالي لكل ولاية[(1)].

	مصاريف	توقعات
الجزائر	3.874.419 فرنك	39.782.471 فرنك
وهران	3.249.963 فرنك	3.428.782 فرنك
قسنطينة	4.333.479 فرنك	3.840.069 فرنك
المجموع	11.457.861 فرنك	11.247.098 فرنك

[(1)] LEROY - BEAULIEU (Paul) : op cit, p 158..

كانت القروض المخصصة لانجاز طرق جديدة معطلة جزئيا وهذا لأجل تطوير إضافي للشبكة، بحيث أعطيت الأولوية فقط لأكثر الأعمال استعجالا في المناطق المخصصة للمستوطنين ،حيث أكد الناطق باسم المجلس العام للعاصمة (conseil General) (إن أكثر ما يعيق لجنة الأشغال العمومية هو عدم ملائمة الميزانية مع مشاريع ترميم الطرق الموجودة، أو لإنجاز مشاريع جديدة لتطوير شبكة طرق أخرى جديدة)[1].

إن إنجاز مخططات تطوير الطرق ظل مؤجلا بسبب المشاكل و الصعوبات المالية التي عانى منها الاحتلال، إضافة إلى الاهتمام بالسكك الحديدية، ولم تتغير هذه الوضعية إلا خلال القرن التالي حيث منح الاستقلال المالي للمستعمرة .

مع نهاية سنة 1890م تم إنجاز: 2927 كلم من الطرق الوطنية، 660 كلم من الطرق الولائية، 880 كلم طرق غير مصنفة.

وبعيدا عن هذه الأرقام لا نستطيع الكلام إلا على 100 كلم من هذه الطرق التي خضعت لعملية الرصف والتبليط[2]،إضافة إلى ذلك فإن عملية إصلاح وصيانة الطرق والجسور كانت تأخذ الجزء الأكبر من ميزانية الأشغال العامة، حيث كانت تفوق حتى ميزانية مشاريع طرق جديدة، ففي الفترة الممتدة ما بين 1881- 1890م، قدّرت مصاريف البناء ب 33 مليون فرنك، إلا أنها لم تبلغ إلا 14 مليون فرنك وبقيت على تلك الحال خلال السنوات الثلاثة القادمة، ومثلت استثمارات البناء نصف مصاريف الصيانة التي بلغت 9 ملايين فرنك [3].

إن تدهور الاستثمارات في السكك الحديدية بعد سنة 1888م لم يأتي بنتائج سلبية على تطور الطرق، بل بالعكس من ذلك حيث أدى إلى تخفيض نفقات توسيع الطرق إلى 500.000 فرنك في سنة 1890م، وهذا بسبب أولوية السكك الحديدية على الطرق في سياسة الاستعمار الفرنسي في الجزائر.

و بالإضافة إلى قلة الموارد المالية لمشاريع الطرق، كان الاهتمام بالسكك الحديدية يشكل عائق في وجه تطور العديد من المشاريع المتعلقة بانجاز الطرق أو تأجيلها و تأخيرها لوقت لاحق[4].

ولعل أن الإجابة عن هذه المشكلة هو أن هناك رغبة بالالتزام بإنجاز الطرق والسكك الحديدية بالتوازي، بحيث تم التخطيط للطرق لتكون رابطا بين الخط الحديدي والقرى و الضواحي القريب منه حيث

---

[1] Conseil général du département d'Alger – compte-rendu des travaux. 17 décembre 1858.
[2] G.G.A : statistique générale de l'Algérie 1888, 1889,1890, Alger, 1891, p 217.
[3] ibid.
[4] حوحو (رضا) : المرجع السابق، ص 8 .

اقتصر انجاز الطرق في هذه المرحلة على مقاطع طولية قصيرة في حين أن الحاجة للتزويد بالسكة الحديدية مع حركة المرور المطالبة بشق الطرق ، أجبر المخططين بالقبول بضرورة إنشاء خطوط حديدية موازية للطرق.

وحالة طريق العاصمة – وهران ذو الأهمية الإستراتيجية والتجارية هي ذات دلالة وشاهد على السياسة الفرنسية في إنجاز مشاريع السكك الحديدية، فالطريق الذي شرع فيه سنة 1862م بغية ربط مختلف الأماكن بالسكة الحديدية في زمن حيث كان إنجاز السكة الحديدية يمضي قدما (كان قد تم بناءه جزئيا وتم تعبيده حول المدن، والمهمة كانت تمثل فقط في ربط مختلف المقاطع) ولم يتم إكماله حتى سنة 1872م سنة بعد إكمال السكة الحديدية [1].

يمكن القول أيضا بأن التأخير كان سببه الحاجة إلى إنشاء شبكات محلية في الأماكن التي تمر منها الطرق الكبرى وهذا لتزويد القرى بمنافذ إلى الطرق الوطنية (Nationales routes) وطرق العمالات (Départementales) كل هذا تطلب إنشاء طرق جواريه جديدة (Chemins vicinaux) واستعادة مسالك الأقدام الموجودة، إن طموح الإدارة الاستعمارية في تقطيع التل (القطاع الشمالي الساحلي للجزائر) إلى خطوط متصالبة لم يتم انجازه في الواقع حتى نهاية القرن التاسع عشر[2].

[1] YACONO (Xavie)r: op.cit , p 407 .
[2] BOYER (Pierre) : l'évolution de l'Algérie médiane 1830-1956 . Adrien-Maisonneuve, Paris, 1960, p 298

الفصل الرابع:

المؤسسات التي كانت من وراء تخطيط وشق شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر.

من أجل التعرف على خصوصيات الهندسة العسكرية والمدنية، من الضروري أن نتوقف بالعرض والدراسة على كل طور من أطوار السياسة الفرنسية في الجزائر[1]، ومن أجل إلقاء الضوء على هاته الأطوار، اخترنا عدم الاحتفاظ إلا بالمعطيات التي ساهمت في نشأة العناصر التالية: الغزو، الاحتلال، سيطرة الإدارات، حالة الأقاليم وامتداد شبكة الطرقات، والتي ستسمح لنا بإبراز العلاقة بين الطرقات وأهداف السيطرة والازدهار.

بدءاً من 14 جوان 1830 م إلى 22 جويلية 1834م تاريخ قرار حفظ الإدارة الفرنسية للجزائر كمستعمرة ضمن ممتلكات فرنسا الإقليمية[2]، توالى على الحكم نظامين وستة وزارات. فلا وزارة "بولينياك" (Polignac) ولا الأربع وزارات الأولى لمملكة جويلية كان لها اليقين حول مستقبل الغزو بعد الجزائر العاصمة، فقادة جيش أفريقيا تلقوا تعليمات بالحفاظ على المنطقة، وبدون رؤية واضحة قام القادة بوضع سياساتهم انطلاقا من منظورهم الشخصي واستنادا لمزاجهم الخاص[3] والتي كانت غالبا ما تتصف بأنها قرارات فردية مرتجلة عشوائية قليلا ما كانت من وراءها نتائج ايجابية وهذا على المجال العسكري والمدني على حد سواء، فإذا كانت الريبة و التردد هي السمة التي انطبعت على موقف مملكة لويس فيليب تجاه مستعمرة الجزائر و التي نتج عنها التصرف الفردي و العشوائي لقادة جيشها في شمال أفريقيا فكيف انعكس الأمر على مؤسساتها المدنية و العسكرية في الجزائر و ما هو حظ مؤسسة الهندسة المدنية بشقيها العسكري و المدني من هذه العشوائية ؟

---

[1] اتخذنا في هذا المقام التقسيم المؤسس من طرف أكبر مؤرخي الجزائر المعاصرة، المؤرخين ش.أ جوليان و ش.ر أجيرون:

- مرحلة الريب: 1830 – 1834م
- سياسة الاحتلال المحدود: 1834 – 1840م
- سياسة الغزو الكامل: 1841 – 1847م
- الجمهورية الثانية: 1848 – 1852م
- الامبراطورية الثانية: 1852 – 1870م
- السياسة المعتمدة في الحكم المدني 1900م، تاريخ حدود هذه الدراسة للتوسع في هذ المراحل أنظر: شارل روبير أجيرون: المرجع السابق، ص – ص 21 – 41.

[2] عام 1834م توسع الاحتلال على الجزائر العاصمة و ضواحيها، من الغرب حتى مدن وهران، أرزيو و مستغانم (1833م) ، و من الشرق حتى مدن عنابة (Bône) 1832م و بجاية (Bougie) 1833م. أنظر:
GIRAULT (Arthur): Principes de colonisation et de législation coloniale, Tome 2, seconde édition, Librairie de la société du Recueil Général des Lois et des Arrêts, Paris, 1904, pp 351, 352 .

[3] غياب التأطير الإداري بدى جليا عندما نقارن بين عمليات الغزو و عمليات الانسحاب. تحت قيادة بورمون، أحتلت وهران و عنابة ثم أخليت في أوت 1830م بعد نبأ ثورة جويلية. و في عهدة القائد كلوزال أُحتلت البليدة و مدية (58 كلم جنوب العاصمة)، ثم أخليت في الأول من جانفي 1831م. أما في عهدة بارتيزان حوصرت مدينة مدية ثم أُخليت في جويلية 1831م، و أُحتلت عنابة و أُخليت في 29 سبتمبر 1831م.

1 – الهندسة العسكرية

عرف الخبراء العسكريون أن الهندسة العسكرية هي مجموعة التدابير الهندسية التي تنفذ لمساعدة القوات المقاتلة على القيام بمهامها القتالية في المعركة وعرقلة أعمال و تقدم العدو، ومن أهم هذه التدابير الاستطلاع الهندسي وتجهيز الأرض للدفاع أو الهجوم وتعزيز القوات بالوحدات والتجهيزات الهندسية [1].

1-1- جذور الهندسة العسكرية:

لجأت الجيوش منذ القدم إلى تنفيذ بعض الأعمال الهندسية التي تتعلق بإنشاء الطرقات؛ ولاسيما الطرقات الرومانية، وإنشاء الحصون ونقب حصون العدو، ونشر بعض عتاد الحرب وما إلى ذلك.

وفي العصر الإسلامي ظهرت الهندسة المتخصصة إلى جانب الفرسان والمشاة، وسميت وحداتها بالمعماريين والنقابين للقيام ببعض مهام الهندسة العسكرية البسيطة، وكان أفرادها يزودون بالمعاول والفؤوس والمجارف والمناشير والحبال علاوة على أسلحتهم من السيوف والتروس. وقد تطور عمل هذه الوحدات ليشمل شق الطرق وتجهيز المخاضات على العوائق المائية وإقامة الحصون والأبراج وتجهيزها وحفر خنادق الماء حولها وصنع المجانيق ونصبها وصنع دبابات نقب الحصون، إضافة إلى نقب حصون العدو.

وفي فرنسا تطورت هذه الوحدات في عهد لويس الرابع عشر (1643-1715م) الذي أسّس سلاح المهندسين بمساعي مارشال فرنسا"سباستيان فوبان"المفوض العام للتحصينات (1678م) الذي اشتهر بإقامة التحصينات في العديد من ميادين القتال [2].أما في الجزائر فكان حضور الهندسة العسكرية الفرنسية مصاحبا للحملة الفرنسية على الجزائر وهذا على اعتبار أنها إحدى الفريق الأساسية للجيش المكوّن للحملة، والمشهور أن من أولى أعمالها هي تنظيم عملية الإنزال البحري البري لفرق الجيش الفرنسي، ثم تهيئة وتوسعة الطريق أو المعبر الرابط بين سيدي فرج سطاوالي موقع معركة سطاوالي ثم القسم الثاني من الطريق الرابط بين سطاوالي وحصن بابا حسن إلى مدينة الجزائر [3].

---

[1] BOUFENARA (Khédidja) : Le rôle du Génie militaire dans la production des villes coloniales en Algérie Annaba et Constantine, thèse pour l'obtention du diplôme de Doctorat es- sciences, option Urbanisme, Université Mentouri, s d, pp 55,56.

[2] هاني صوفي : الهندسة العسكرية ، الموسوعة العربية ، المجلد 21 ، ص 609 ، متوفر على الرابط www.arab-ency.com، تاريخ الإطلاع: 20-09-2015، 17:20.

[3] Anonime: L'œuvre de l'arme du génie en Algérie (1830-1930), Revue du génie militaire, 39° année , tome LXVIII – janvier 1931 , libraire militaire – Berger levraut , p-p 38-42.

1-2- قوات الهندسة العسكرية

إن قوات الهندسة العسكرية قوات تخصصية تعمل على تنفيذ مهام التأمين الهندسي لصنوف القوات الأساسية والخاصة، وتقسم إلى قوات هندسة الميدان، أو النقابين، وقوات هندسة خاصة تتألف من وحدات لإنشاء الطرق والجسور ووسائل العبور ووحدات إنشاء معمارية وغيرها [1].

يعدّ القائد المشترك المنظم الرئيسي لتدابير الهندسة العسكرية، ويتبع له رئيس الهندسة العسكرية الذي يقوم بدوره بوضع خطة التأمين الهندسي، ويشرف على تنفيذها [2].

-دور الهندسة العسكرية

مع اتساع مسرح الأعمال القتالية وابتكار وسائل التدمير من طرف مقاومة الأهالي ازدادت أعمال التأمين ضخامة، واتسع نطاقها، وتوجب على قوات الهندسة العسكرية توفير ما يساعد القوات المقاتلة على خوض أعمال الدفاع، ويسهل تقدمها في الهجوم، إضافة إلى عرقلة أعمال العدو في مختلف أنواع الأعمال القتالية ومحاصرته [3].

- التأمين الهندسي في الدفاع

ويشمل:

-الاستطلاع الهندسي للمجال بإنشاء مراصد الهندسة وتسيير الدوريات الهندسية وبعث جواسيس وعملاء قصد الاستطلاع الجغرافي للمنطقة التي كانت تعتبر ميدان مجهول المعالم بالنسبة للجنود الفرنسيين الدوريات الهندسية.

- تحصين الأرض في نطاق الحيطة ونطاقات الدفاع بإنشاء شبكة خنادق (trenches) وطرق المواصلات.

- إقامة حواجز وموانع وسواتر مختلفة: ترابية أو إسمنتية أو خشبية كالمتاريس والجُدُر (excarp).
- شق الطرقات الطولانية والعرضانية.
- نصب الجسور الخشبية الآنية المؤقتة والإسمنتية دائمة الاستعمال.
- تجهيز نقاط التزويد بالماء.
- إنشاء الحصون المتقدمة والمراكز العسكرية التي تحولت فيما بعد إلى مراكز للمعمرين.
- تعزيز القوات المقاتلة بوحدات الهندسة[4].

---

(1) Anonime: programme de la revue du genie militaire , Revue du génie militaire , premiére année (janvier – dècember 1887) , Berger –Levrault , Paris , pp 5,6 .
(2) Ibid
(3) Schot(Major): Bibliograghie – la Question de la fortification , Revue du genie Militaire, premiére année (janvier–dècember 1887), pp 61,62.
(4) Ibid

- **التأمين الهندسي في الهجوم**

تقوم قوات الهندسة في مرحلة الإعداد للهجوم، بتجهيز مناطق تحشد (انتظار) القوات وشق محاور التحرك نحو خط الزج في القتال وتأمين الفتح بتراتيب القتال وإعداد مرابض المدفعية من أجل التمهيد الناري وإنشاء مقرات القيادة والسيطرة وتعزيز القوات المقاتلة بوحدات المهندسين.

ليس لمهندس الهندسة العسكرية النضج التقني المختص في تصور وإنجاز الجسور والطرقات ذات الأهداف المدنية مثل مهندس الهندسة المدنية، بالمقارنة نستطيع القول بأن جهاز الهندسية العسكرية يمكن له أن يكلف بانجاز كل الأشغال الضرورية لضمان السيطرة واحتلال البلاد وإنشاء خطوط التوغل حصون، ثكنات، معاقل، الطرق والجسور وربطها ببعضها البعض، أما المهام الهندسية التي تمنح للضباط ذوي الكفاءة العالية أشغال غرس الحواجز وتشييد الموانع التي تضمن حماية و قوة الجيش وتسهل امتداد طرق التوغل نحو السيطرة الكاملة، الإستراتيجية تفرض على ضابط الهندسة العسكرية تكوين شبكة عقدية من أنظمة الدفاع انطلاقا من أهم مراكز السكان الأصليين، الحاميات، المراكز العسكرية على أن توكل مهمة صيانة وإنشاء الموانئ وشق الطرقات وبناء السدود والجسور وغيرها من المشاريع الاقتصادية ذات المنفعة العامة أي الطابع المدني, إلى مصلحة الجسور والطرقات صاحبة الخبرة المهنية الواسعة وقدرة وكفاءة مهندسيها تضمن الانجاز المتقن والذي سيستعمل لصالح المنفعة العامة المدنية.

وبوقف كل المخططات المتعلقة بمشاريع الأشغال والبنية التحتية ذات الطابع المدني لصالح الأمن والدفاع أدى إلى ظهور حركات احتجاجية من طرف المعمرين والمسؤولين على الهندسة المدنية يطالبون بضرورة إنشاء طرق ذات طابع مدني معتمدين في ذلك على ضرورة مصلحة استعمال الطريق في أسرع وقت ومدى الفوائد التجارية والاقتصادية التي يحققها هذا الأخير، لذا كان على ضباط الهندسة العسكرية الموكلة إليهم مهمة احتلال الجزائر، كان لابد عليهم بالإضافة إلى مشكل المعمرين الطامعون أن يتأقلموا مع العديد من الظروف السيئة وهي غياب الخرائط "حرب الغابات" المناخ، التضاريس والنوعية الرديئة للتربة، الغطاء النباتي الغير كافي، اليد العاملة المتكونة من الجنود والمشاة الذين يتصفون بالضعف التقني، الأمر الذي فرض عليهم أن يتصرفوا بحذر كبير وهذا للقوة الإستراتيجية للمكان، بالإضافة إلى الظرف الأمني الذي كانت تعيشه المنطقة ونعني بذلك مقاومة الأهالي التي جاءت كرد فعل للمد الاستعماري نحو الداخل[1].

2 - مصلحة الجسور والطرقات

بعد طول مدة البحث في تاريخ مصلحة الجسور والطرقات، خلصنا إلى أنه لا يوجد حسب معلوماتنا المحدودة المراجع التي تعالج بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، تتناول بالدراسة تاريخ تأسيس مصلحة الجسور والطرقات في الجزائر، عدا الهيكل الإداري للمؤسسة الذي يعود إلى سنة 1843م ومن

---

[1] Schot(Major): Ibid.

أهم ما ورد فيه وجود منصب (المهندس المشرف) وكان يشغله المهندس "Poirel"[1]، ويعود تفسير هذا الصمت للمصادر التاريخية خاصة منها الفرنسية عن ذكر هذه المؤسسة وأهم الإنجازات التي قامت بها، راجع لأولوية العمل العسكري على العمل المدني في هذه الفترة الاستعمارية، والذي كان الاستعمار الفرنسي بحاجة إلى دفع قواته من الجيش نحو الداخل وتثبيت دعائمه بكل الوسائل مما جعله لا يفكر إلا في ما هو عسكريا، بالإضافة إلى أن نشاط مصلحة الجسور والطرقات كان ضعيفا ومحدودا قبل سنة 1843م، وهذا بسبب أن السلطات الاستعمارية أعطت الأولوية للهندسة العسكرية على مصلحة الجسور والطرقات في إنجاز مشاريع الطرق وبعض المشاريع الأخرى المتعلقة بالبنية التحتية للمستعمرة كإنجاز الجسور وشبكة السكك الحديدية وبعض المراكز الاستيطانية[2]، بالإضافة إلى كون جهاز الهندسة العسكرية من الأجهزة العسكرية الخاضعة مباشرة بقوة القانون إلى الضباط العسكريين،زد على ذلك أن مشاريع هذا الجهاز (الهندسة العسكرية) كانت تتميز بالسرعة في الإنجاز وتخدم أغراض وطموحات ضباط جيش شمال إفريقيا، إلا أنها في النهاية غير صالحة للاستعمال المدني، كونها تتصف بأنها مؤقتة وظرفية.

2-1- التنظيم الإداري لمصلحة الجسور والطرقات

إن أول تنظيم وهيكلة إدارية لهذه المصلحة في مستعمرة الجزائر يعود تاريخه إلى 5 أوت 1831م، حيث ضم أول هيكلة إدارية تمثلت في ستة أشخاص إداريين مختصين في الهندسة المدنية وعلى النحو التالي: مهندس رئيسي من الدرجة الثاني، رئيس مصلحة ممثل بعقيد رقيب للهندسة، ومهندس عادي، بالإضافة إلى ثلاث عمال مساعدين حسب ما تقتضيه حاجات الجهاز ممثلين في: رئيس حسابات، خطاط وأمين[3].

وتظهر الوثائق أن أول تأسيس له بالجزائر العاصمة يوم 7 أكتوبر 1831م*[4] حيث أوكل لهذا الفريق مهمة التخطيط والإشراف على إنجاز أولى مشاريع الطرق والمتمثلة في الاتصالات الهامة التي فتحت من طرف الهندسة العسكرية، وهي:

- الطريق الرابط بين الجزائر العاصمة البليدة مرورا بدالي إبراهيم.
- الجزائر إلى المزرعة النموذجية مرورا ببئر مراد رايس وبئر خادم.

---

(1) BRUNO (A) et COQUANT (R) : le corps des chausseès, CNRS, paris, 1982, p.513.
(2) T.E.F 1838 : op.cit, pp 177,178.
(3) A.N.O.M : F80, 1447 a1452, pont et chausseès, (organisation, personnel). rapport fait AU MINISTRE LE 30 MARS 1834,

* ولقد تم تأسيس أول جهاز لمصلحة الجسور والطرقات في إقليم وهران في نهاية شهر أفريل 1832م، أما بالنسبة لإقليم الشرق، فكان تأسيسه في ماي 1833م في مدينة عنابة، وقبل سقوط مدينة قسنطينة عاصمة الإقليم. أنظر:
T.E.F 1838: op.cit, pp.177-178.et G G A: État actuel de l'Algérie, publié d'après les documents officiels par ordre maréchale Pélissier, imprimerie typographique Bouyer , 1862, p 4.
(4) A.N.O.M , F80/1752: Rapport sur les travaux exécutés dans les possessions françaises du Nord de l'Afrique depuis l'organisation des Ponts-et-Chaussées

– طريق الجزائر – حوش مصطفى والقبة[1].

ولم يبقى الهرم الإداري لهذه المؤسسة (مصلحة الجسور والطرقات) على هذا الوجه، فسرعان ما استغنت السلطات الفرنسية في الجزائر على خدمات المهندس الرئيسي وهو أعلى مرتبة في النظام الإداري في المؤسسة ، بحجة أنه منصب مكلف ومرهق لميزانية المستعمرة، إذا ما قورن بالضباط العسكريين، حيث تم الاستغناء عنه في 12 سبتمبر 1832م [2]، ولقد تم إعادة هيكلة المؤسسة اثر قرار وزير الحربية في 1 جانفي 1833م، المكلف بتنظيم ميزانية المصاريف المدنية للجزائر العاصمة، حيث ظهر الجهاز الإداري مقتصرا على مهندس عادي ورئيس مصلحة، مع استحداث فروع في المدن الساحلية المهمة والمسيطر عليها من طرف الجيش وهم الجزائر وهران وعنابة، على أن توكل مهمة تسيير هذه الفروع إلى مهندس معماري مدني، يخضع مباشرة إلى رئيس المصلحة بمدينة الجزائر ويكون تحت أمره مهندس مدني أو معماري، بحيث أصبح المهندس العادي كأي رئيس مصلحة في الإدارة المدنية يوازي رتبة ضابط أعلى في الجهاز العسكري.

وكتطبيق لهذا الإجراء فقد تم استدعاء بتاريخ 3 فيفري 1833م المهندس " Poirel" إلى الجزائر العاصمة ليشغل منصب مهندس عادي من الصنف الثاني بدلا من "Prut " الذي كان يشغل منصب مهندس رئيسي ورئيسا للمصلحة في نفس الوقت، وفي 14 مارس 1834م تم وضع قرارا ثابتا ينص على أن رئيس المحاسبة لا يخضع إلى المهندس رئيس المصلحة بل يتعداه إلى المسؤول المدني للمستعمرة، بحيث تكون المراقبة اللازمة للمصاريف الخاصة بالأشغال يمكن لها أن تمارس من طرف المسؤول المدني بطريقة مباشرة تخضع للحيادية و الفعالية[3].

أما فيما يخص باقي الموظفين ونعني بذلك الخطاط والأمين فبإصدار قرار 5 أوت1831م والمتعلق بهما بأن يكونا مستقلان عن رئيس المصلحة تماما كما هو جاري الحال في الجهاز العسكري، وفي المدن الساحلية (الجزائر وهران وعنابة) .

وتبقى كل هذه الإجراءات إدارية وشكلية وتتصف بأنها وهمية، كون يعتبر رئيس المصلحة هو الأدرى بشؤون ومشاكل المؤسسة، ومن غير المنطقي أن يكون الموظفون الأقل درجة مستقلين عنه إدارياً.

كما أن هذه الاستقلالية ليست بدون مساوئ بالنسبة للمصلحة فهي تقلل من قدرة المهندس على الاعتماد و التحكم في الوسائط الإدارية التي تحت تصرفه والتي تعتبر غير كافية وضرورية في نفس الوقت.

[1]PELLISSIER (E) : Annales Algériennes, T2, Paris, Ancelin et Gaultier laguionie, libraires pour l’art militaire, chez philippe libraire, Alger, 1836, p 71.

[2]A.N.O.M: F 80, 1447 a 1452 rapport fait au minister le 09 fevrier 1833,

[3]A.N.O.M; F 80, 1447 a1452 ,rapport fait au ministre le 30 mars 1834.

إلا أنه من الأفضل أن يكون الجهاز الإداري مطابق إلى ما هو معتمد في فرنسا أين المهندسين المكلفين ملزمين بالإشراف وتسيير جهاز مصلحة الجسور والطرقات انطلاقا من التخطيط وشق المشاريع وإلى غاية دفع أجور العمال والتحكم في مصلحة المستخدمين الإداريين فالمهندس الرئيسي الذي هو رئيس المصلحة مسؤول على كل صغيرة وكبيرة متعلقة بجهازه الإداري والتقني[1] .

ومن جهة أخرى فإلى جانب ضعف فعالية المصلحة من ناحية استلام المشاريع وإنجازها فلقد عملت الجهات العسكرية على إضعاف مصلحة الجسور والطرقات إداريا وهذا لكي يتم له سهولة تحويل المشاريع الهندسية الكبرى ذات المنفعة العامة إلى صالح جهاز الهندسة العسكرية، ومن ثم يسهل على النقيب اغتنام الفرصة مرتكزا على ضعف المصلحة وعدم قدرتها وكفاءتها بأن يسحب بعض المشاريع ويوكلها إلى الهندسة العسكرية ويعكس هذا شدة الصراع بين المصلحتين (مصلحة الجسور والطرقات والهندسة العسكرية).

ومما زاد الصراع حدة هو ما ورد في بريد المارشال تريزيل في 22 جويلية 1834م[2] الموجه للعقيد المكلف بمصلحة الهندسة وأهم ما جاء فيه:

"... لنعتبر أن الأساسات التي وضعت تحت تصرف مصلحة الجسور والطرقات غير كافية لإنجاز أشغال الطرقات التي تم الشروع فيها والتي تعتبر ضرورية لتقدم الجيش. بالإضافة أن (م ج ط) ليست لها القدرة على إيجاد العدد الكافي من العمال المدنيين لإنجازها في فترة وجيزة، كما أن هذه المشاريع لن تكلف عاتق الدولة أموالا باهظة في حالة تحويلها إلى الهندسة العسكرية، وتم إنجازها من طرف الجيش، بالإضافة إلى أن (م ج ط) لا تملك القدرة حتى على توفير الأمن حتى لعتادها وعمالها، إضافة إلى الخلاف والصراع الناشب بين عمال الجيش وعمال (م ج ط)، وأن هذه الأشغال لابد لها أن تنجز لأجل الدفاع عن النقاط التي تشغلها والتي ستشغلها وبالتالي لابد أن توكل إدارة أشغال الطرقات الخاصة ببير خادم وبير توتة إلى الهندسة العسكرية ... " [3].

يعتبر هذا القرار من أكبر العراقيل التي وضعت في وجه تطور مصلحة الجسور والطرقات ، لكن يبدو أنه غير ساري المفعول بحيث توضح وضعية مصلحة الجسور والطرقات الإدارية سنة 1839م أنها في أحسن حال مما كانت عليه، وهذا تبعا للإعانات الأولى المخصصة من طرف غرفة الأشغال العمومية، فإن القدرات الضعيفة لهذه المصلحة بالنسبة للاحتياجات المتزايدة ترجع إلى نقص عدد المهندسين والسائقين، وبالتالي فإن تدعيم هذه المصلحة بالموظفين وعمال جدد أصبح ضرورة ملحة على السلطات الاستعمارية، لذلك بدأ عدد الموظفين في التزايد المنتظم وذلك بمهندسين ينتمون إلى مصلحة

---

[1] A.N.O.M; F 80, 1447 a1452 , rapport fait au ministre le 30 mars 1834,ip id .

[2] A.N.O.M; F 80, 1467a 1482(, routes et ponts, Alger.oran ,Constantine) , courrier du maréchal de camp tresel, chef de letat au colonel du génie, 22 juillet 1834..

[3] A.N.O.M; F 80, 1467a 1482, , routes et ponts, Alger.oran, constantine.

الجسور والطرقات، سائقين منفصلين، إطارات من المتروبول ومكلفين من طرف وزارة الحرب (ساسة ورؤساء ورشات) ومن ثم في نوفمبر 1839م أصبحت المصلحة تتكون من:

1) مهندس عادي من الدرجة الأولى: ويشغل منصب مهندس رئيس بالإضافة إلى مهندس عادي آخر وأربعة طلاب ضباط، كل هؤلاء تحت تصرف وزارة الحرب بفرنسا وهذا بواسطة مدير الأشغال العمومية.

2) 32 سائق تم جلبهم من طرف الإدارة العامة للجسور والطرقات بفرنسا والآخرين تم اختيارهم من بين المترشحين توفرت فيهم الشروط للقبول(1).

وفي سنة 1848م تكونت المصلحة من مهندسين اثنين رؤساء أحدهما يشتغل وظيفة مهندس رئيس بالإضافة إلى إحدى عشر مهندسا عاديا(2).

إلا أنه لم يكن هناك استمرارية في تطوير جهاز مصلحة الجسور و الطرقات تعكس نية ومجهودات وزارة الحربية في تحسين هذا القطاع في مستعمرة الجزائر، مما أدى إلى اكتشاف بعض المعوقات داخل قطاع العمال نفسه ومن بينها: الاستغناء عن منصب مهندس رئيس لأسباب اقتصادية، استقالة رؤساء المحاسبة، تطور ضعيف خلال العشرون سنة في عدد الأعوان للأقاليم التابعة.

أما في الحكم المدني، فلقد خضعت الهندسة إداريا إلى مصلحة الأشغال العمومية حيث نجدها تخضع إلى إطارين من الأطر القانونية، فأما الأول فيتعلق بالقانون العام للميتروبول، حيث يضم الجهاز الإداري للهندسة والأشغال العمومية: مفتش عام ومهندس رئيسي ومهندس من الدرجة العادية و مهندس خاص بالجسور والضباط المشرفين على الموانئ، بالإضافة إلى فريق السائقين، حيث يخضع فريق هذا العمل إلى سلطة مصلحة الأشغال العمومية، وفي بعض الحالات تتطلب مهامهم استشارة الحاكم العام للمستعمرة (3). أما الإطار الثاني فهو متعلق بالمهندسين الفرنسيين الذين ينتمون إلى مصلحة الجسور والطرقات بفرنسا لكنهم مقيمون بالجزائر من أجل مهام عملية إضافة إلى اليد العاملة الجزائرية البسيطة المتمثلة في حراس المنارات والموانئ وبعض الكتاب، ويخضع هذا الفريق بموجب قرار 8 سبتمبر 1898م إلى سلطة الحاكم العام مباشرة الذي يمنحه القرار صلاحيات واسعة في تنصيب المهندسين والعمال وتحديد مهامهم دون الرجوع إلى مصالح الأشغال العمومية مع إمكانية استشارة بعض الدوائر(4).

2-2- المشاكل والعراقيل التي واجهت مصلحة الجسور والطرقات

إن مهندسو مصلحة الجسور والطرقات تابعون من الناحية الإدارية والقانونية إلى سلطات المسؤول المدني، فهم دخلاء على المنظومة العسكرية، إلا أنه قد استحدثت أطرا قانونية تضمن التلاؤم والتعايش بين النظامين لدفع عملية الاستعمار في الجزائر قدما، وعلى الرغم من هذه الاحتياطات القانونية التي

(1) A.N.O.M; f 80, 1447 a1452 , rapport fait au ministre le 30 mars 1834, op cit .
(2) BRUNO (A) et COQUANT (R) , op.cit, p 514.
(3) LARCHER (Émile): Traité élémentaire de législation algérienne. T1, Adolphe. Jourdan, Alger, 1903, p 372.
(4) ipid, pp 372,373.

اتخذها المجلس العام للمستعمرة إلا أنه ظهرت هناك عدة مشاكل وعراقيل وقفت في وجه (م ج ط) حالت دون نجاحها.

إن المشاريع المتعلقة بالأشغال العمومية ذات المنفعة العامة والمقترحة في 29 ماي من طرف المجلس العام للمستعمرة والتي تشترط موافقة القائد العام للجيش، تفرض على (م ج ط)، أن تعرض مشاريعها على مجلس الإدارة وأن يوافق عليها القائد العام.

وفي 1834 الجنرال" Voirel " يلمح إلى السيطرة على متيجة وإلى أبعد من ذلك وذلك بإنشاء شبكة طرقات تضمن الاتصالات بين المراكز العسكرية المتقدمة ونقاط الرقابة، كما اتخذ قرار بأن الهندسة العسكرية هي الوحيدة الموكل إليها فتح هذه الطرقات، الأمر الذي فرض على المسؤول المدني أن يطلب من الوزير أن يتدخل ويفرض توزيع الأشغال حسب اتفاقية 1831 [1].

وهذا التدخل الوزاري بين السلطتين العسكرية والمدنية سيكون مؤقت وهذا إلى غاية قرار27 جانفي 1846م والذي يقضي بإنشاء لجنة عليا تعمل على تحديد مسؤوليات كل جهاز (م ج ط والهندسة العسكرية)، وكذا توزيع مشاريع ودور كل مصلحة في إنجاز الطرقات، وهو الدور الذي أوكل إلى لجنة الطرقات سنة 1846م [2]، كما جاء هذا القرار محددا ومثبتا لتوزيع الأشغال بين المصلحتين حتى يضع حدا لهذا الصراع ويمنح وحدة وتسوية سياسية وهذا بتحديد مهام كل من المصلحتان، لكن عدم التوازن في المسؤوليات يبقى مستمر رغم كل شيء، وهذا ما نلاحظه من خلال تكوين لجنة الطرقات. [3]

إن قرار 27 جانفي 1846م حدد توزيع الأشغال بين مختلف المصالح بدلالة الخاصية المدنية والعسكرية التي منحت إلى العمالات الجديدة لكن افتقار مصلحة الجسور والطرقات للقرارات البنّاءة قلّل من صلاحية القرار في توزيع الأشغال، فقد وجدت المصلحة نفسها في آخر المطاف محصورة في الأعمال النهائية للطرقات التي تم فتحها من طرف الجند، وهذا الأمر الذي كثيرا ما عارضته مصلحة الجسور والطرقات ووقف في وجهه الكثير من المسؤولين المدنيين طيلة مدة الصراع القائم بين الجهازين .

وهذا لكون أن الضغط الممارس من طرف الهندسة العسكرية لا زال مستمرا وثابتا، بالإضافة إلى الاستحداثات التي طرأت على النصوص متأثرة بالتغيرات التي حدثت في النظام بفرنسا أدى إلى انسدادات جديدة، الأمر الذي جعل الحكومة العسكرية بالمستعمرة ترفض أي إدارة مشتركة لسياسة أشغال الطرقات، فكان لا بد من انتظار سنة 1854م لتقف السلطات الاستعمارية على الانتقادات العدة الخاصة بالشبكة المنجزة حتى يتم الاعتراف في اللجان بالحق في انتخاب ممثل لهيئة مصلحة الجسور والطرقات.

---

[1] A.N.O.M : F 80, 1467a1482 , letter du lieutenant général commandant en chef , le baron voirol, au maitre des requètes au concail d' Etat et l' intendant civil de la règence d'Alger, 27 janvier 1834 .

[2] NABILA Oulebsir: Les Usages du patrimoine (Monuments, musées et politique colonial) en Algérie (1830-1930) ,edition de la Maison des sciences de la 'homme , pp 96, 97 .

[3] Ipid .

2-3- الصراع بين مصلحتي الجسور والطرقات والهندسة العسكرية :

إن الهدف من هذه الدراسة هو الكشف عن النوايا الاستعمارية الحقيقية ذات الأغراض الخفية وفهم الحركة التي تنطلق من السيطرة نحو توجيه طاقات المستعمرة الجزائرية للاستغلال لصالح المعمرين بالداخل والمتروبول بالخارج، وذلك من خلال تطور جهاز الهندسة المدنية ودور المهندسين المختصين في الجسور والطرقات لخلق شبكة تخدم الأغراض العسكرية و المدنية للاستعمار الفرنسي في الجزائر.

ولهذا اخترنا أن نتعرض إلى الأسباب والوسائل التي استعملتها الإدارة العسكرية لجعل مصلحة الجسور والطرقات في حالة تبعية لها وهذا من خلال نظامها الإداري الذي يتصرف فيه الحكام العسكريون أو عمداء البلديات أثناء الحكم المدني.

إن مسألة التكامل بين المصلحتان (الهندسة العسكرية، مصلحة الجسور والطرقات) لن تأخذ معناها الحقيقي إلا إذا تم الاتفاق الكلي في مسألة تخطيط الطرق.

وذلك عندما قرر الجنرال "Voirol" في 27 جانفي عام 1834م بأن مسؤولية فتح الطرقات تمنح حصريا إلى مصلحة الهندسة العسكرية. وبهذا القرار يكون قد تخطى وأهمل تعليمات وزير الحربية المؤرخة في 5 أوت 1831م والذي اشترط أن يكون النظام المخصص للأشغال العمومية المتعلقة بالبنية التحتية التي ستقام في الجزائر يخضع إلى نفس ميزات النظام الذي طبق بفرنسا .

ولقد تم قبول هذا القرار الاستبدادي من طرف الحكومة الفرنسية، وذلك لأن وضع ودور الهندسة العسكرية هما الأكثر توافقا وتلاءما لبلوغ هدف الغزو والسيطرة.

- العلاقة بين الإدارتان في 1834م:

إثر قرار المقدم العام " Voirel " والذي يقضي بأن تفتح كل الطرقات من طرف الهندسة العسكرية، جعل من المسؤول المدني للمستعمرة أن يتدخل لدى الوزير "سولت" بصفة سرية وكان يهدف إلى تطبيق توزيع الأشغال بدلالة الميزة العسكرية أو المدنية على الجهازين (م ج ط والهندسة العسكرية) ويظهر هذا الاختلاف في وجهة الرأي حول من يستلم مشاريع الأشغال العمومية للمستعمرة بين عدة أطراف، كما أنه يطرح على أعلى المستويات لهرم السلطة الاستعمارية في الجزائر، فجاء في الرسالة المؤرخة بـ 27 جانفي 1834م بعث بها قائد القوات الفرنسية في الجزائر والمقدم العام البارون " فوارول" إلى محرر العرائض والمسؤول المدني لدى المجلس العام للمستعمرة يفصح فيها عن نيته في تسليم كل مشاريع الأشغال العمومية للهندسة العسكرية وأهم ما جاء فيها:

" قرر المقدم العام أن يكون فتح الطرقات من طرف الهندسة العسكرية دون المرور بمراقبة المجلس المكون من المسؤول المدني للمستعمرة ورئيس الهندسة المدنية للمنظمة العسكرية، كما أن هذا القرار

سيدعم بخمس أسباب ستطرح لاحقا في تقرير 17 فيفري 1834م، والذي يفرض على مصلحة الجسور والطرقات بأن تشتغل على الطرقات التي تم فتحها من طرف الهندسة العسكرية "[1].

إلا أن المسؤول المدني لم يقف مكتوف الأيدي بل واصل مجهوداته السرية قصد رفع هذا الحصار المضروب على جهاز(م ج ط)، حيث بعث برسالة سرية في 29 جانفي 1834م إلى الماريشال " سولت" (Soult) يطلب منه مساندة الوزير للحصول على توزيع الأشغال بين الهندسة ومصلحة الجسور والطرقات بعد مراقبة المجلس، ومن أهم ما جاء فيها [2]:

" **إذا كان أمر(م ج ط) ينحصر في إتمام أشغال الهندسة العسكرية فإن الأدوار انقلبت وأوامركم أصبحت غير نافذة ... المبادرة ستمتص كل شيء فمصلحة الجسور والطرقات أضاعت مكانتها الأولى التي أنشئت لأجلها، أما الهندسة العسكرية التي ينحصر دورها فقط على امتداد المجال العسكري أصبح بإمكانها أن تتولى الإدارة العامة للأشغال ليس هذا فقط ... ، لا أريد أن ادخل في صراع مع السلطة الأولى إنما اكتفي بالتحاور معها، أن أمتنع بالمعارضة المكتوبة لقد أحببت أن أعرض مباشرة على حضرتكم وبكل ثقة بأن المحضر الرسمي للمداولة يمنحكم الوسيلة الأفضل بأن تضم هذا الجزء من المصلحة إلى تعليماتكم دون أن يكون هناك خلاف بيني وبين القائم العام السيد " Voirel** " [3].

كما كان لجهاز الهندسة العسكرية برئاسة "مارسييه" يد في هذا الصراع وهذا من خلال الرسالة المؤرخة في1 فيفري 1834م وهي عن (مصلحة الهندسة العسكرية المكلفة بانجاز الطرقات بالجزائر العاصمة بأمر من الجنرال " Voirel " ممضاة من طرف العقيد والمدير " Mercier " إلى الوزير " Soult ")[4] ولعل أهم ما جاء فيها:

"**هدف هذه الرسالة هو تكليف مصلحة الهندسة العسكرية بتخطيط الطرقات حسب الاعتبارات الإستراتيجية الأكثر ضمان لعملية السيطرة على البلاد، أما نوايا الجنرال هو أن تمنح هذه المهمة إلى مصلحة الجسور والطرقات، إن الدافع الرئيسي هو أنه بما أن هذه الطرقات أنجزت من طرف الجيش فلابد أن يكون المسيرين ضباط لأنه قد حدث صراع على السلطة بين العمال المدنيين والعسكريين وأضيف إلى هذه الاعتبارات بأن من احتياجاتنا الأولى أن تقوم بمساندة الجيش والعمل على دفعه إلى**

---

(1) A.N.O.M : F 80, 1467a1482 , letter du lieutenant général commandant en chef , le baron voirol, au maitre des requètes au concail d' Etat et l' intandant civil de la règence d'Alger, 27 janvier 1834 .

(2) A.N.O.M : F 80, 1467a1482 : letter confidentielle de l'intendant civil au maréchal Soult, ministre, l'intendant civil demande l'appui du ministre pour obtenir une repartition des travaux entre genie et Pont et Chaussées après controle du conseil. , 29 janvier 1834

(3) ipid.

(4)A.N.O.M : F 80, 1467a1482 : letter du service du genie chargé de la construction des routes à Alger , par ordre du general en chef Voirol , signee du lieutenant colonel directeur des fortifications Mercier au ministre Soult . 1er février 1834 .

احتلال المواقع المهمة ذلك أن كل الطرق المنجزة هي طرق عسكرية ومن واجب الهندسة العسكرية تخطيطها لأن الجيش هو الوحيد المسؤول عن حماية البلاد" (1).

لقد شهدت حلبة الصراع أطراف جديدة، وبقيت إشكالية تخطيط وإنشاء شبكة الطرقات محور المناقشات العلنية والتقارير السرية بين قادة المستعمرة المدنيون أو أنصار التيار العسكري ووزير الحربية "سولت"، حيث عمل كل طرف جاهدا في إقناع وزارة الحربية بضرورة تسليم هذه المشاريع إلى موكله من المؤسستين (م ج ط أو الهندسة العسكرية) ولعل ما نختم به سنة 1834م، هو تقرير محرر العرائض الذي جاء في 17 فيفري 1834م، ولقد تم مراجعته من طرف مستشار الدولة "مونتينو"، وجاء مساندا لموقف المسؤول المدني إلى الوزير " Soult "(2) ، حيث ورد فيه نفي الحجج التي اعتمد عليها "فوارول" في قراره الذي أوكل إثره أشغال شبكة الطرقات إلى مؤسسة الهندسة العسكرية:

إنه ليس هناك دافع من الدوافع التي أدت بالجنرال القائد العام " Voirel " الصادرة في 1 فيفري 183 م مؤسس لها على أرض الواقع.

1. إن مصلحة الجسور والطرقات تفتقر لرأس المال الكافي لإنجاز مشاريع الطرقات.
2. نقص وغياب اليد العاملة من المدنيين، مع ارتفاع أجر العامل المدني على الجندي العسكري.
3. النقص العددي لعمال وإطارات الجهاز الإداري لمصلحة الجسور والطرقات.
4. الصراع القائم بين عمال وإطارات الجهاز الإداري لمصلحة الجسور والطرقات وضباط الهندسة العسكرية المبني على حساسية (مدني وعسكري).
5. ضرورة سرعة إنجاز مشاريع هذه الطرق للدفاع على مصالح الاستعمار الفرنسي وخدمة سياسة التوغل نحو الداخل أي أولوية المصلحة العسكرية على المنفعة العامة ذات الطابع المدني.

1) إذا كانت الهندسة المدنية لا تستطيع فتح الطرقات بسبب رأس المال الغير كافي فإن هذه الطرقات تفتقر للإتقان، فضلا على ذلك فإن الهندسة العسكرية هي الأخرى لا تملك أي إعانة أي قرض تعتمد على مصاريف هذا النظام الجديد ؟ فهي ستعتمد بالضرورة على القرض المفتوح حول ميزانية المصالح المدنية لأجل أشغال الطرقات.

2) إذا كان هناك غياب ونقص في اليد العاملة المدنية، فهناك إمكانية في توظيف أفواج من العساكر وما المانع في استغلالها لصالح مصلحة الجسور والطرقات ؟

3) إذا كان مهندس الجسور والطرقات لا يملك عدد كافي من الموظفين للحراسة وتوفير الأمن لورشاته، فمن السهل تدعيم قطاعه بموظفين جدد، وهذا ما حصل بالفعل فلقد طلب الوزير من الإدارة العامة بالمستعمرة ذلك.

---

(1) A.N.O.M : F 80, 1467a1482 , Op cit.

(2) A.N.O.M : F 80, 1467a1482 : 17 février 1834 : rapport du Maitre des Requetes, chef du bureau, vu par le Conseiller d'Etat Directeur Martineau, au ministre Soult, appuyant le courier de l'intendant civil du 29 janvier 1834.

4) إذا كان هناك صراع بين العمال المدنيين والعمال العسكريين "كيف أن على التقارير التي وصلت إلى الوزير تشهد على عكس ذلك" [(1)].

5) إذا كان من مصلحة ومهمة الهندسة العسكرية الدفاع "أفلا يكون منطقيا بأن الهندسة العسكرية يجب أن تقوم بكل شيء دون الاستعانة بأحد"، "فهي المسؤول الأول والمباشر على شق الطرق والدفاع عن أهدافها ومنه فليس هناك سببا من هذه الأسباب المزعومة تدل على القرارات التي اتخذت من طرف القائد العام "فوارول" [(2)].

إن قرار باريس المؤرخ في 1831م لإنشاء مصلحة مميزة للأشغال العمومية المدنية مؤسس على أساس نقص في العمال للهندسة العسكرية أضحت ميزة لهذه المصلحة، أما الأمر الذي يمكن أن تخشاه على سبيل المثال هو نقص رؤوس الأموال فلن تكون الأشغال المدنية وحدها هي المعنية بالأمر بل يتعداه إلى الجانب العسكري هو أيضا فمهما يكن ذكاء وتعليمات ضباط الهندسة العسكرية فإن بناء الطرقات والجسور ليس من اختصاصهم فهي تخص فقط عمال الجسور والطرقات(...) فالقائد العام يظهر بأنه أدرك الأمر وبالتالي قرر بأن تكون مهمة الهندسة العسكرية فتح هذه الطرقات وما إن يتم ذلك حتى تسلم إلى أعوان الجسور والطرقات لكي يستكملونها بكل عناية لكن لم يأخذ بعين الاعتبار أن استكمال الطرق مربوط بمخططات أي بمعنى آخر، فإن تخطيطها يعتمد إما على سهولة نقل المواد أو أهمية الأشغال الفنية الضرورية لإنهائها(...) وهذا ما يقودنا إلى الزيادة في المصاريف(...) ولهذا وجب أن تسلم مهمة فتح هذه الطرقات وأشغالها إلى إحدى المؤسستين، مصلحة الجسور والطرقات أو مصلحة الهندسة العسكرية فلماذا لا يأخذ حضرة الوزير هذا الموضوع بجدية أكثر ويوكل هذه المهمة إلى مصلحة الجسور والطرقات كما هو الحال بفرنسا وبنفس الشروط " [(3)].

- العلاقة بين الإدارتين في 1835:

إن مجلس الإدارة المكلف بالممتلكات الإفريقية والمكون من السلطات العليا ومسؤولي الهندسة العسكرية والهندسة المدنية وبعد تبادل وجهات النظر التي كانت أغلبها متناقضة كونها منطلقة من خلفيات وحساسيات الصراع (العسكري، المدني) حول توزيع أشغال الطرقات، فلقد تقرر تحضير مشروع ذو نظام مؤقت خاص بالعمال الجند من العساكر التابعين للجيش الفرنسي. وهذا إثر الاجتماع الذي انعقد بالجزائر والذي ضم عدة إطارات سامية من السلطة والجيش وجهازي الهندسة العسكرية ومصلحة الجسور والطرقات للمستعمرة وقد حضره كل من السادة، الوكيل العام (P.G) ، مدير المالية (D.F) المرشال الحاكم (M.G) الملازم الأول العام (L.G) العقيد مدير القوات (C.D.F) المسؤول المدني (IC) المهندس المسؤول

(1) A.N.O.M : F 80, 1467a1482 , Op cit.

(2) A.N.O.M : F 80, 1467a1482, ip id .

(3) A.N.O.M : F 80, 1467a1482 , ip id .

لمصلحة الجسور والطرقات (I.P.C) وكان انعقاد هذا المجلس بتاريخ 09 نوفمبر 1835 م ولعل أهم ما جاء فيه[1]:

1) (D.F): أن مشاريع أنجاز الطرقات خارج مراكز المعمرين أي خارج نطاق المجال العسكري تابعين للهندسة العسكرية وهذا حسب المادة 11 من نظام المستعمرة.

2) (IC): إن الطرقات الإستراتيجية من صلاحيات مصلحة الجسور والطرقات، فلذا توكل إدارتها إلى المصلحة ذاتها كما هو الحال بفرنسا وكما قرره وزير الحربية في 7 أوت 1831م، باستثناء الطرق التي تمثل حدود فرنسا.

3/ (M.G): إن الطرقات ذات البعد الاستراتيجي المتعلق بالدفاع عن البلاد والتي تضمن في نفس الوقت التطور الزراعي والتجاري تمنح للهندسة العسكرية لتقوم بأشغال الشق والفتح، على أن تسلم صيانتها لمصلحة الجسور والطرقات .

4/ (I.P.C): إذا كانت الطرقات الموجودة خلف مراكز القيادة قد منحت إلى الهندسة العسكرية فإن عملية الرصف والتحجير لا يمكن منحها إلى مصلحة الجسور والطرقات.

5/ (D.F) : في هذه الحالة فإن التكاليف تتحملها الهندسة العسكرية ويقصد بها مصاريف الرصف والتحجير.

3) (C.D.F): إن طاقات الهندسة العسكرية حتى الآن هي معروفة من طرف الجميع ووافقه في ذلك (3) M.G مؤكدا هذه الحقيقة بقوله:"**فالهندسة العسكرية لا يمكنها القيام بعملية التحجير والرسف فهي لا تملك التقنيات العالية لقيام بمثل هذا العمل الفني بالإضافة أن رؤوس الأموال والقروض لا تتضمن مثل هذه الأعمال لهذا النوع من المصاريف**".

4) (D.F): يجب على التخطيطات التي باشرتها الهندسة المدنية والهندسة العسكرية أن تطرح في مداولات مجلس الدولة وهذا تطبيقا للقرار الوزاري في 1 سبتمبر 1834م والذي لا يعتبر حتى الآن منفذ، حتى يتمكن من معاينة المشاريع ذات المصلحة العسكرية والزراعية والتجارية[2].

5) (C.D.F): بالفعل يجب أن يحترم هذا القرار لكن شريطة أن يطلب من الهندسة العسكرية أن تتحمل مسؤولية الإنجازات الأولى البعيدة عن مراكز القيادة (دويرة- بوفاريك) أما الأجزاء المتعلقة (دويرة إلى جسر شفالي) فهي من مسؤوليات مصلحة الجسور والطرقات.

6) الاقتراح قبل لكن الكثير من الأعضاء لاحظوا أن هذا القرار يعكس قرار 7 نوفمبر 1835م بمنح 50000F فرنك لمصلحة الجسور والطرقات لأجل إنجاز هذه الطريق.

---

[1] A.N.O.M : F 80, 1467a1482 : Compte rendu de la séance du Conseil d'Administration des Possessions d'Afrique, 9 novembre 1835.

[2] ip id.

7) هذا المبلغ كان مخصصا للتخطيطات وبناء الطرق المعبدة حتى تقاوم الفصول ذات المناخ السيئ.

8) اعتراض حول الاقتراح الأخير الجزء الأخير يكون خارج مراكز القيادة.

9) (IC): اعتراض، لم يأخذ بعين الاعتبار المخيم الموجود ببوفاريك وللأهمية الضئيلة لحدود الغير مراقبة (4000 m) والتي ستصبح مهمة وتستعمل لاحتياجات المعمرين التجارية والفلاحية.

10) (D.F): في حالة عدم التوافق بين المصلحتين، يتلقى مجلس الإدارة محضر رسمي يمثل الكفالة المختلطة للأشغال العامة، فهي تحكم لصالح ما يراه مهم، لكن إذا كان اقتراح (C.D.F 8) مقبولا فهذا يناسب أن تنخفض الإعانة إلى غاية 50000F فرنك لصالح مصلحة الجسور والطرقات.

11) تخفيض متبنى من طرف المجلس لـ 30000 فرنك المحددة زيادة على الـ 4000 فرنك المقترحة لأشغال بناء رصيف ميناء الجزائر.

12) (P.G): بطلب من المجلس تقوم الهندسة العسكرية بأشغال الطرقات بنفس المبلغ كما هو الحال بالنسبة للهندسة العسكرية بأشغال الطرقات بنفس المبلغ كما هو الحال بالنسبة للهندسة المدنية وهذا اعتبار جيد يسمح للهندسة المدنية بأن تتولى اكبر عدد ممكن من الأشغال(1).

13) (I.P.C): يقول بأن مصلحته يمكن لها أن تنجز الأشغال بنفس الثمن الذي تعمل به الهندسة العسكرية إذا كانت لديه مجموعة من الجنود.

14) (M.G) و(L.G): لا يرى أي مانع بشرط أن يحصل كل جندي على راتب والأدوات التي استعملت في الأشغال وتعطلت يمكن تصليحها وتعويضها.

15) المجلس يتساءل لماذا لا يقبل هذا النظام ويبدأ في التطبيق ما دام راتب الجندي أقل من راتب العامل المدني.

16) (IC): يقترح تقديم مشروع نظام وبالتالي فالمجلس يرحب بالفكرة ويرغب في أن يكون هذا المشروع تحت تصرفه.

17) ويظهر من خلال هذه المداولات التي دارت بين أعضاء المجلس أن الأطراف لم يكونوا على اتفاق تام، وكان كل طرف منهم يحاول تقديم مصحلة جهازه على مصلحة المستعمرة، والمعمرين الذين كانت قد وعدتهم السلطات الاستعمارية بمغريات الرفاهية الاقتصادية (2).

3- العلاقة بين الإدارتين من 1837-1846م:

لقد ظل الصراع قائما بين المصلحتين (م ج ط و هـ ع) وهذا إلى غاية 1846م بل زاد حدة أين وصل إلى حد عرقلة مشاريع شق الطرقات للخروج بسياسة واضحة تشمل الدفاع والتعمير لمدينة الجزائر، وكأن المسؤولون المدنيون والضباط العسكريون اشتغلوا بالصراع المحتدم بينهم ونسوا المهمة التي جاؤوا

(1)A.N.O.M : F 80, 1467a1482 : ip id

(2) ip id.

من أجلها والمتمثلة في دفع الغزو نحو الداخل وإحكام السيطرة على المستعمرة، ويظهر من خلال التقارير التي كانت ترفع إلى وزير الحربية في هذه الفترة، حيث نسجل تقرير 10فيفري1837م الصادر عن الملازم العام وقائد الجند في إفريقيا، والحاكم العام بالنيابة البارون "روباتال" (Ropatel) إلى الوزير "Bernard "[1] وجاء فيه:

" **إننا نذكر حضاراتكم بأن الطرق المنجزة في الجزائر العاصمة قد تم فتحها من طرف العساكر ثم سلمت إلى مصلحة الجسور والطرقات لإتمام بعض النقائص النهائية كما نص عليه المخطط وهذا للقيام بعملية التحجير(التعبيد) وصيانتها تحت طلب من مدير القوات، إلا أننا نعلمكم برفض المهندس القائم بأعمال مصلحة الجسور والطرقات بعملية التحجير الخاصة بالطرقات في الدويرة وبوفاريك بسبب نقص في الميزانية، فإننا نطلب من سيادتكم التدخل السريع لاتخاذ القرار اللازم لإتمام الأشغال قبل الشتاء لأن المهمة تصبح جد صعبة كما يطلب أن تكلف مصلحة الجسور والطرقات بهذه المهمة لأنها على دراية وقدرة بالأشغال فهي أفضل من الهندسة العسكرية في هذا المجال**" [2].

وتبقى ميزة الصراع بين التيارين العسكري والمدني هي الصفة السائدة والمسيطرة على الفترة 1837-1845م، وفي هذه السنة أي 1845م بدأت المستعمرة تشهد شكل جديد من الناحية التنظيمية الإدارية ومؤسسات الدولة أين شهدت هذه الأخيرة تغيرات في بعض الصلاحيات والمرجعية التي تخضع لها، وهذا بصدور المرسوم الإمبراطوري المؤرخ في 15 أفريل 1845م والذي جاء كبديل لقانون22 جويلية 1834م، ولقد مس بصفة مباشرة إعادة تنظيم الإدارة العامة والأقاليم في كامل الجزائر، حيث وضع تحت أوامر وزير الحربية حاكم توكل له القيادة العامة والإدارة العليا وتحت أمره مسؤول مدني الذي يختص بإدارة المصالح الإدارية المدنية وقطاع الأشغال العمومية، كما نص القانون على تقسيم الجزائر إلى ثلاث عمالات:عمالة الجزائر،عمالة وهران وعمالة قسنطينة وكل عمالة تنقسم إلى دوائر أو بلديات أو مناطق يحكمها إما خليفة أو الآغا أو الشيخ، فحسب الدوائر والبلديات وما نتج عن هذا النظام الإداري هناك أقاليم مدنية وأخرى عسكرية، فالأقاليم المختلطة الحكم يكون للوالي والإدارة أما المسائل القضائية فيهتم بها الجيش إلى غاية 1871م[3].

أما المناطق العربية فيحكمها ضباط سامون بمساعدة مكاتب عربية وتهتم بكل القضايا التي تخص السكان الأصليين بأمر ملكي، فالإقليم المختلط يسكنه الأوربيون بكمية قليلة والأقاليم العربية هي نفسها التي يسكنها العرب من قبل. فوزير الحربية " Soult " على دراية تامة بأن نشاط الإدارة المدنية لا يخرج عن نطاقها الجغرافي المخصص لها، إلا أن حدود هذا النطاق غير ثابتة وهذا بحكم أن عملية الاستيطان

---

(1) A.N.O.M : F 80, 1467a1482 : courrier du lieutenant général commandant les troupes en Afrique, le gouverneur général par intérim , le baron Rapatel , au ministre Bernard , 10 février 1837

(2) ip id.

(3) Recueil des actes du Gouvernement de l'Algérie: 1830-1854 , imprimerie du gouvernement , Alger , 1856 , pp 333-334-335.

في توسع مستمر مما يعكس توسع المجال التنفيذي للسلطة المدنية على حساب السلطة العسكرية التي كانت في تناقص مستم، ويبقى الحال إلى غاية 1871م أين الكلمة تعود للتيار المدني على الحساب العسكري [1].

3 – تأسيس لجنة الطرقات 1846م:

تبعا لقرار 27 جانفي 1846م تم تنصيب لجنة الطرقات والجسور يوم 15 جوان 1846م بحيث يكون مهندس الجسور والطرقات حاضرا كأمين، وفي 27 سبتمبر 1847م ولأجل جعل هذان المصلحتان متوازيتان في الحضوض وهذا ما ينص عليه القرار الملكي في 1 سبتمبر 1847م، وتبعا لما جاء في نص القرار فعلى حاكم الجزائر الشروع في تكوين هذه اللجنة حيث شرع الدوق " d'Aumale " في تأسيس لجنة عليا للطرقات والجسور إلا أنها لم تكن تظم ولا موظف من مصلحة الجسور والطرقات المنتخبين[2].

وفي 26 سبتمبر 1847م شرع الدوق "Henri d'Aumale" [3] في تنصيب لجنة في 15 جوان 1846 في الجزائر العاصمة وأسند لها مهمة المراقبة التقنية والمالية لمختلف المشاريع والأشغال المتعلقة بشبكة الطرقات والتي سيتم عرض مشاريعها من طرف مصلحة الجسور والطرقات وكذا الهندسة العسكرية وهي تتألف من:

1. المدير العام للأشغال المدنية ــ رئيسا
2. مدير الداخلية ـــ عضوا
3. مدير الأشغال العمومية ــ عضوا.
4. مارشال قائد أعلى للهندسة ـ عضوا
5. مهندس الجسور والطرقات ــ أمينا
6. قبطان الهندسة العسكرية ــ أمينا

إن هذا التنظيم الإداري الجديد يتطلب إعادة تنظيم في هيكلة المصلحتان وبالتالي فإن التقسيم الإقليمي هو المبدأ الذي يجب اعتماده وهذا طبقا للقرار الملكي في 1 سبتمبر1847م، لقد قررنا بأن تشكل لجنة عليا مقرها الجزائر العاصمة والتي تكون مركز مراقبة أشغال اللجان الإقليمية. على أن تتكون أعضاء اللجنة الإقليمية ل (الجزائر– وهران– قسنطينة) من:

1. مدير الشؤون المدنية ـــ رئيسا
2. مهندس رئيس لمصلحة الجسور والطرقات ـ عضوا
3. مدير التحصينات الإقليمية ـــ عضوا

[1] Bulltin officiel des actes du gouvernement de l'Algérie , ministre de la guerre,Paris , 1830-1858 .
[2] Recueil des actes du Gouvernement de l'Algérie: 1830-1854, op cit , pp533-534.
[3] A.N.O.M : F 80, 1467a1482 : 26 September 1847 (monarchie de juillet), instruction generals du duc d'Aumale, Henri d'Orléans.

كما تعين اللجنة الأمين الخاص بالأرشيف[1]

ولقد فرض على كل إقليم أن يعرض مشاريعه المتعلقة بالأشغال العمومية وشبكة الطرق على لجنة مختصة من أجل الدراسة والفحص وهذا قبل أن يرفع إلى اللجنة العليا بالعاصمة، ليعرض بعد ذلك على السلطات العليا المدنية وهذا بأمر من وزير الحربية لفرنسا حرصا منه على تطبيق القرار الملكي المؤرخ في 27 جانفي 1847م.

ما يلاحظ على التركيبة الإدارية الجديدة للأشغال العمومية ومشاريع شبكة الطرقات أنها أصبحت مكونة من لجان إقليمية وهي لجان العمالات، ولجنة عليا وهي لجنة الطرقات بالإضافة إلى المجلس العام للحكومة، فمصلحة الجسور والطرقات ممثلة بأعضاء منتخبين في اللجان الإقليمية (العمالات)، بينما نسجل غيابها في اللجنة العليا مما يؤكد استمرارية ضغط الجيش والهندسة العسكرية على هذه المصلحة، ولضمان مناقشة وفحص مشاريع الأشغال العمومية وشبكة الطرقات من طرف المجلس العام للحكومة، استلزم الأمر تدعيم اللجنة العليا للطرقات والجسور والتجفيف بمهندس رئيس لمصلحة الجسور والطرقات بمرتبة أمين [2]، ولم يتسنى هذا حتى تاريخ 1849م، أين تم تعيين المهندس الرئيس للجسور والطرقات أمينا وبالتالي الرجوع إلى قرار 15 جوان 1846م.

ويظهر هذا جليا من خلال التقرير المؤرخ في 14 جويلية 1849م، والذي جاء بعنوان (تقرير اللجنة العليا للطرقات والجسور والتجفيف)[3]، أين يظهر "دي نيسي" (denecey) بصفته مهندس رئيسي لمصلحة الجسور والطرقات كأمين في هذه اللجنة (اللجنة العليا للطرقات والجسور والتجفيف)، ولقد ظهرت على النحو التالي:

- "Mercier" أمين عام للحكومة ـــ رئيسا
- العقيد"Dalesme" قائد أعلى للهندسة العسكرية ــ عضوا
- "Ballyet" عضو مجلس الحكومة ـــ عضوا
- "Dumas" قبطان في الهندسة العسكرية ـــ أمينا
- "Denecey" مهندس في مصلحة الجسور والطرقات . أمينا

لم يبقى الحال على ما هو عليه حيث شهدت حضوض مصلحة الجسور والطرقات في اللجنة العليا للطرقات والجسور والتجفيف دفعا، وهذا من خلال احتجاجات المعمرين الأوروبيين التي ظلت تطالب بمنصب منتخب كامل الصلاحيات لصالح المهندس الرئيس لمصلحة الجسور والطرقات ويظهر هذا سنة 1853م، ولقد أدى هذا الضغط المدني من طرف المعمرين إلى دعم قائد الهندسة العسكرية للمهندس

---

[1]A.N.O.M : F 80, 1467a1482, Op cit.

[2] commission supérieur des route et pont et dessèchement : letter de la Direction des affaires civiles au minister de la Guerre Barrot (2 mars 1849).

[3] A.N.O.M; F 80, 1467a 1482: procès-verbal de la séance de la commission supérieur des route et pont et dessèchement 14 juillet 1849.

الرئيسي ل(م ج ط) كرئيس للجنة وهذا ما جاء في رسالة موجهة إلى الحاكم العام من طرف السلطات الفرنسية في الميتروبول في 9 ماي 1853م[1]:

"... وتحت ضغط المعمرين الساخطين على حالة الطرقات وضعف تطورها فالمراد من التدخلات هو إدماج المهندس الرئيس لمصلحة الجسور والطرقات كعضو منتخب كامل الصلاحيات كمهندس الهندسة العسكرية وهذا ما دعا إليه القائد الأعلى للهندسة.

أما فيما يتعلق بعلاقة (م ج ط) بالجيش، فلقد شهدت هي الأخرى تطورا محفوفا بالتحفظات، حيث يعترف بعض إطارات الجيش والهندسة العسكرية بمهارات هذه المؤسسة وقدراتها العالية في مجال الطرقات، بينما يتخوفون في نفس الوقت من هذه المهارة أن تقلل من قدرة وسمعة الجيش إلا أن هذا لم يمنعهم من مطالبة الحاكم العام بضرورة إنشاء منصب منتخب وأمين مستشار لصالح مؤسسة (م ج ط)، وهذا ما جاء على لسان اللواء الفريق والقائد الأعلى للهندسة العسكرية في رسالة رفعها إلى الحاكم العام للجزائر في 24 أوت 1854" [2].

ملخص منها: " **في آخر حصة للجنة العليا للطرقات والتجفيف، لاحظت أن هذه اللجنة المعينة بقرار 27 أكتوبر من طرف السيد الحاكم العام أن من بين أعضائها المنتخبين لا يوجد ولا موظف من مصلحة الجسور والطرقات، علما إن المهندس الرئيس لإقليم الجزائر قد تم استدعائه من طرف السلطات في فرنسا، وكل مصلحة أي مصلحة الهندسة العسكرية ومصلحة الجسور والطرقات من حقها إن تكون ممثلة بعضو منتخب وبأمين للتشاور حول المشاريع ولكي لا يكون هناك أي عائق يحول دون ذلك بما أن المهندس الرئيس هو أقل أقدمية من زملائه في الأقاليم الأخرى، فإن الجيش يعترف بقدرة (م ج ط) على التأقلم مع الظروف التي تمر بها الأقاليم المحتلة، وعلى الرغم من الانتقادات التي وجهت لها فإننا نعترف بمهارتها ونطالب في نفس الوقت بضمها إلى الهندسة العسكرية، كون أن حرية هذه المصلحة تشكل خطرا على قدرة الجيش** " [3].

---

(1) A.N.O.M; F 80, 1467a 1482: lettre au gouverneur général de l'Algérie (Second Empire), 9 mai 1853.

(2)A.N.O.M; F 80, 1467a 1482 : letter du générale de brigade, commandant supèrieur du genie, au gouverneur générale de l'Algérie 24 aout 1854.

(3) ip id.

خلاصة:

لقد حضي المغرب القديم بشبكة من الطرق الرومانية الواسعة الانتشار حيث تجاوز أقصى امتدادها سبعة آلاف كلم، كما تميزت بأنها صلبة مقاومة لكل عوامل الطبيعة و تتمتع بالشروط و المقاييس الحديثة لشق الطرق حيث كانت مرصوفة بالحجارة و عريضة بحيث تسمح بسهولة تنقل العربات فيها كما كان فيها علامات ميلية و لوحات مرورية توجيهية، وقد بقي منها العديد من الفروع التي كانت موجها للاستعمار الفرنسي في أشغال شبكته بحيث كانت بمثابة الدليل للهندسة الاستعمارية الفرنسية.

لقد واجه الاستعمار الفرنسي في الجزائر بنية تحتية تركية كارثية بحيث كانت تتميز جل ما تركه من موانئ و طرق و منارات بأنها مهترئة أتت عليها عوامل الطبيعة و الزمن، ولم تترك منها إلا الندر اليسير لقد كان على الاستعمار الفرنسي لضمان سيطرته على مستعمرة الجزائر استغلال و تجديد البنية التحتية الجزائرية حتى يضمن التوغل ثم السيطرة على الداخل ليتم له استغلال طاقات و خيرات الجزائر اجتماعيا و اقتصاديا .

لقد واجهت الإدارة الفرنسية في بناء و تجديد ما تبقى من البنية التحتية الجزائرية عدة عراقيل طبيعية وتقنية تمثلت في اختلاف المناخ عن مواطنهم الأصلية، و تعقد تضاريس السطح الجغرافي للمستعمرة، كما أن شبكة المجاري المائية من وديان و أنهار لم تكن تصلح للملاحة و النقل البحري .

زيادةً على العامل الطبيعي فلقد وقفت عوامل أخرى حجر عثر في وجه مشروع شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر و لعل من أهمها ندرة اليد العاملة من السكان الذين كانوا بطبيعتهم ينتمون إلى القطاع التجاري أو القطاع الزراعي دون القلة التي اشتغلت في القطاع الصناعي، كما شكل فقدان الأمن و قلة الرقابة الاستعمارية على المسالك الطويلة و الواسعة الانتشار و هذا بفعل انتشار الرقعة الجغرافية للمستعمرة عائقا حال دون التردد الكثيف للمستوطنين على مسالك و دروب المستعمرة كما أن ارتفاع أجر اليد العاملة و قيمة مصاريف الصيانة عمل على إرهاق خزينة الدولة مما حال دون انجاز بعض مقاطع هذه الشبكة بسب العجز المالي، و كثيرا ما كانت خزينة الجزائر الفرنسية تلجأ إلى الاستدانة من الميتروبول زيادةً على هذه المظاهر المعرقلة لعملية انجاز الطرق فقد عمل صراع الإدارتين العسكرية والمدنية على زيادة الطين بلة في توقيف و تعطيل الأشغال بالشبكة حيث كثيرا ما كانت تعود أطراف الصراع إلى وزارة الحربية بالمتروبول من أجل الفصل في الصراعات بينهم .

لقد أشرف على انجاز شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر مؤسسات عسكرية و مدنية مختصة و نعني بذلك الهندسة العسكرية و مصلحة الجسور و الطرقات و مؤسسات أخرى مختلطة مثل لجنة التجفيف والطرقات كان هذا على العهد العسكري 1830-1870م، أما في العهد المدني فقد أوكلت أشغال الانجاز إلى مصلحة الجسور و الطرقات التي عادت إليها الكلمة و أعوان مصلحة الأشغال العمومية التابعة للمصالح الولائية لكل إقليم. لقد أثرت كل هذه العوامل تأثيرا سلبيا على بطئ سير أشغال الشبكة عبر المراحل التي مرت بها فكيف كان امتداد هذه الشبكة في ضل هذه الصعوبات و العراقيل ؟

الباب الثاني:

امتدادات شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر

1830–1900م

تمهيد:

تمكن الجيش الفرنسي من احتلال مدينة الجزائر سنة 1830، لتبدأ الإدارة الفرنسية تفكر في ترسيخ دعائم الوجود الفرنسي وتمكينه، ولا يتأتى لها ذلك إلا من خلال السيطرة المنظمة والواسعة عسكريا ومدنيا، وبتأسيس قاعدة إقليمية وإدارية مع تشجيع الهجرة الاستيطانية قصد بناء القاعدة الديموغرافية لتدعيم القوة العسكرية فتسهل بذلك عملية تدمير البنى الاجتماعية والاقتصادية والثقافية للمجتمع الجزائري إذ باشرت هذه الإدارة ومنذ السنوات الأولى للاحتلال سياسة استيطانية شرسة وواسعة، جندت لها كل الإمكانيات المادية والبشرية والعسكرية والمدنية، زيادة على إقامتها للبناءات القاعدية الضرورية من سبل الاتصال والسدود والقنوات وتقديم المساعدات والمساهمة في إقامة المؤسسات المالية.

فما مدى حظ شبكة المواصلات من هذه المشاريع ؟

الفصل الأول:

شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر من الاحتلال إلى غاية قيام الجمهورية الثانية

(1830– 1848م

عند بداية الاحتلال الفرنسي للجزائر لم يبقى من الشبكات السابقة بدءا من العهد الفينيقي إلى غاية العهد العثماني إلا النذر القليل من شبكات الاتصال وطرق المواصلات، حيث تحولت مع مرور الزمن إلى دروب صعبة المسلك بالنسبة للخيالة الفرنسيين(سلاح المشاة وفرق الهندسة للميدان) [1] إلا أنها في نفس الوقت كانت تلبي جل احتياجات أهالي المنطقة. كما تجدر الإشارة إلى انعدام الجسور في الجزائر إلا في ما ندر، حيث كانت الطرق التي تقطعها المجاري المائية تعبر مشيا على الأقدام أو باستعمال الحيوانات [2]، في حين أن الجيش الانكشاري والأهلي كان يعاني أسوأ مراحل الضعف في تاريخه الجهادي سواء من ناحية التنظيم أو القيادة ، الأمر الذي سهل على الفرنسيين احتلال مدينة الجزائر [3].

1- شبكة الطرق في الجزائر في مرحلة الريب والتردد من 1830-1834م

لقد كانت أولى انشغالات السلطات العسكرية الفرنسية تتمثل في إنشاء شبكة من الطرق لإمداد المعمرين الأوائل من جهة ومن جهة أخرى من أجل تمكين الجيش الفرنسي من التدخل الفوري والسريع وهذا لوأد الانتفاضات والثورات الشعبية في الحين، وشملت هذه العملية أولى المدن المسيطر عليها(الجزائر1830 ، وهران 1831 ، عنابة 1832 وبجاية 1832)، ولخلق هذه الشبكة من الطرق تم الشروع في إقامة بعض التحصينات العسكرية والتي تمثلت في إنشاء وترميم الموانئ لتسهيل عملية الإنزال العسكري وإنشاء مراكز عسكرية متقدمة نحو الداخل ثم ربطها بشبكة من الاتصالات والطرق تضمن سرعة وسلاسة النقل العسكري [4].

لقد استعملت الإدارة الفرنسية عمليات الأشغال العمومية الكبرى كرسالة مشفرة هدفها إظهار التفوق الفرنسي على السكان الأصليين وإيصال رسالة مفادها أن فرنسا جاءت لتبقى، لذلك كانت عمليات بناء طرق المواصلات والمنشآت العمومية أهم وأقوى السبل من اجل احتلال البلاد وتوطين المعمرين ونشر ما يسمى بالحضارة الفرنسية، وفي نفس الوقت رسالة مبطنة لوأد عزيمة السكان الأصليين الذين حملوا لواء الجهاد لمقاومة فرنسا.

---

(1) A.N.O.M, G.G.A 15N30 : Notice sur les routes et chemins, les ports et l’éclairage des cotes, le fonctionnement des services maritimes, l’hydraulique agricole, les associations syndicales, le développement de l’industrie ménirale en Algérie, impremerie algérienne, Alger, 1906, p7.

(2) Ib id., p 8.

(3) حماش (خليفة): قراءة في أسباب انهزام الجزائريين أمام الفرنسيين في معركة أوسطه والي في 27 ذي الحجة 1425هـ / 19 جوان 1830 ، مجلة المعالم ، عدد خاص باعمال الملتقى 18 لتاريخ منطقة قالمة ، ص ص 183- 185 .

(4) G.G.A. : Exposition universelle de Paris en 1878, Notice sur les travaux publics de l'Algérie, Imprimerie Typographique, lithographique ; J. Lavagne, Alger, 1878 , p 8 .

فبالنسبة لمشاريع شبكة الطرقات فإنه يمكننا القول أنها جاءت على مرحلتين، ولقد هيأت خصيصا من أجل ربط المراكز الحدودية (تونس والمغرب)، والمراكز الاستيطانية (كالقرى والمدن) بالمناطق الساحلية وذلك بتعبيد شبكة من الطرق متعامدة مع المدن الساحلية كمرحلة أولى [1] أما في المرحلة الثانية فتم ربط المراكز الاستيطانية بالساحل وهذا ماسيعرف لاحقا بشبكة الطرق الساحلية والتي عمدت الإدارة الفرنسية فيها بربط القرى والمدن الاستيطانية بالموانئ في مرحلة أولى ثم خلق شبكة اتصال فيما بين هذه المدن والقرى [2] ، وذلك ما جاء به مشروع1843م حيث تم لهذا الغرض دراسة تقرير لإبراز أهم النقاط الداخلية في الجزائر ثم العمل على ربطها بالنقاط المقابلة لها ساحليا، على أن تربط فيما بينها مشكلة بذلك شبكة من الطرق من الداخل نحو الساحل، ومن أهم النقاط الداخلية التي عينت هي (معسكر ـ تيارت ـ مليانة المدية ـ البليدة ـ سطيف- قسنطينة)، حيث تم ربط معسكر مع مستغانم وبليدة بمليانة وتنس مع Orléansville، عنابة مع لايدوغ ، قسنطينة بسكيكدة [3].**(أنظر إلى الملحق رقم11)**

و لأن كل من المدية، مليانة والجزائر و Orléansville من اكبر المراكز الاستيطانية كثافة لذا عمدت الإدارة الفرنسية على ربطها بشبكة من الطرق لتكون همزة وصل اقتصادية وأمنية فيما بينها ، كل هذا من اجل ضمان نقل السلع والمواد فيما بينها وتنشيط القطاع الصناعي والتجاري طول السنة وفي جميع المواسم، وعليه فإن من أهم الطرق التي تم إنشائها في المنطقة المذكورة، هي التي تربط ما بين مليانة والمدية، وكان هذا سنة 1842 ، بعد ذلك نسجل الطريق الرابط بين شرشال ومليانة في 1843 لتكون هناك امتدادات نحو الداخل تمثلت في الطرق التالية: المدية بوغار، مليانة ثنية الأحد Orléansville تيارت ، ولعل أهم امتداد للطرق الفرنسية في هذه المرحلة هو الطريق الشرقي الذي يربط مدينة الجزائر بعاصمة بايلك الشرق قسنطينة حيث تم انجاز شطر منه بلغت مسافته 64 كلم.

أما بالنسبة للطريق الغربي فلقد تم تمديد الطريق من مليانة نحو مستغانم ليكون خطا اتصاليا يدعم التبادل العسكري والاقتصادي بين الإقليمين، بعد أن كان معتمدا على الخطوط البحرية بنسبة اكبر، والذي كان مكلفا أكثر من النقل البري ، كما شهدت المنطقة انجاز لطرق أخرى من الساحل نحو الداخل.

ويجدر بالذكر أن تصنيف شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر في هذه المرحلة تضمن ثلاثة أصناف على النحو التالي [4]:

- شبكة الطرقات التي تربط المراكز الاستيطانية الهامة.

---

(1) Conseil général de la province Constantine, Procés –verbaux du délibèration , session de 1858 , Typographie et Lithographie du Veuve F. Guende imprimeur de la préfecture, Constantine 1859, p p 25-26.

(2) Ministère de la Guerre : T.E.F. Algérie 1843-1844, Impremerie Royale, Paris, Mais 1845, p. 101.

(3) Ib id.

(4) Ministère de la Guerre : T.E.F. Ib id , p p 101 -102 .

- شبكة الطرقات الساحلية.
- شبكة الطرقات الحدودية.

وعلى العموم فان هذه الشبكة ستعرف فيما بعد تطورا ملحوظا وتماشيا مع المشروع الاستيطاني الذي سيعرف هو الآخر تطورا عن طريق إدخال تعديلات عن برنامجه الذي كان في بداية الأمر يتحمل فيه المستوطن الأوربي كافة الأعباء المتعلقة بتهيئة المجال بواسطة معابر أو طرق وقنوات صرف المياه والحصول على المياه الصالحة للشرب ...، لتتحول فيما بعد أعباء هذه الأشغال على كاهل الدولة بحيث تصبح هي المسؤولة عن إنشاء الطرقات والقرى الاستيطانية .[1]

إن عملية شق شبكة الطرقات وتنظيمها مرت بمراحل قانونية، عملت على تنظيمها وتصنيفها وانتقالها من طرق عشوائية، أنشئت لأجل أهداف عسكرية إلى طرق ملكية ووطنية، جاء تنفيذا للأمر الملكي الصادر في 17 جانفي 1845[2] الذي يصنف الطرقات الجزائرية إلى 4 أصناف دون التفرقة بين المصلحة.

1. طريق ملكي يربط المدن الساحلية أو الموانئ بالمدن الداخلية.
2. طريق استراتيجي ولم يحدد المرسوم مكان إنطلاقه أو توجه مساره ، الا أنه مخصص لخدمة الأهداف الأستراتجية والعسكرية .
3. طريق اقليمي وهو تفرع يربط بين طريقين ملكيين شريطة أن يكون داخل أقليم واحد .
4. طريق بلدي ويتفرع من طريق ملكي نحو الحي الجغرافي للمقاطعة الأدارية [3].

ولقد بقية وضعية تصنيف الطرقات على هذا الحال الى غاية الحكم المدني، وهذا إثر صدور القرار المؤرخ في 27 جانفي 1846* والذي ثبت حالت تصنيف الطرقات في الجزائر ووضح مهام كل مصلحة المشرفة على مهام الأنجاز.

---

(1) G.G.A.: La Colonisation en Algérie, 1830-1921, Imp Administrative Émile, Pfister 1922, p p 11-12.

(2) Exposition universelle de Paris en 1878 : Notice …. , op cit, p 23.

(3) Ministère de la Guerre: T.E.F. Algérie 1844-1845, Imp Royale, Paris, Mais 1846, p p 101.

* قرار 27 جانفي 1846م والذي يقضي بإنشاء لجنة عليا تعمل على تحديد مسؤوليات كل جهاز (م ج ط و هـ ع)، وكذا توزيع مشاريع ودور كل مصلحة في إنجاز الطرقات، وهو الدور الذي أوكل إلى لجنة الطرقات سنة 1846م، كما جاء هذا القرار محددا ومثبتا لتوزيع الأشغال بين المصلحتين حتى يضع حدا لهذا الصراع ويمنح وحدة وتسوية سياسية وهذا بتحديد مهام كل من المصلحتان، لكن عدم التوازن في المسؤوليات يبقى مستمر رغم كل شيء، وهذا ما نلاحظه من خلال تكوين لجنة الطرقات للتوسع أكثر أنظر:

Algeria: Moniteur algerién. Journal officiel de la colonie., N ° 738 , Quinzième année , 20 février 1846,

ومن ثم فإن أهم التعديلات التي ادخلت عليه شهدتها المرحلة الثانية على عهد ما يعرف بالمملكة العربية*، على يد الامبراطور نابليون الثالث وتمثلت في قانوني عام 1864 و 1865 [1] اللذان صنفا شبكة الطرق الجزائرية إلى خمس طرق ملكية, حيث اعتبر الطرق الكبرى الرئيسية طرقا (إمبراطورية ملكية)، وعددها خمسة، لتأتي المرحلة الثالثة على عهد النظام المدني الجمهوري، الذي رفع من عدد الطرق الرئيسية من خمسة طرق ملكية الى عشرة طرق وطنية ، وكان هذا إثر صدور قانون 29 مارس 1879. [2]

ويجدر بالذكر في هذا السياق أن تصنيف الطرقات الجزائرية كان يخضع لنفس التصنيف الذي كان معمولا به في تصنيف شبكة الطرقات في فرنسا[3].

1-1: شبكة الطرق في إقليم الجزائر

كانت شبكة الطرقات سنة 1830 باقليم الجزائر العاصمة تتكون من ثلاث طرق كبرى، اذ تنطلق جميعها من (دار السلطان) نحو البايلكات الثلاث، وجاء ت على النحو التالي:

- طريق العاصمة وهران: والذي يعبر المناطق الشمالية و يعمل على حمايتها جيدا من الداخل لأسباب أمنية.
- طريق الجزائر العاصمة قسنطينة: يؤمن السهول الخصبة في الشرق والأجزاء المحيطة بجبال القبائل.

---

* بدأت ملامح سياسة عربية ترتسم في ذهن الإمبراطور بداية بإلغاء نظام وزارة الجزائر، وإعادة العمل بنظام الحاكم العام، حيث تم توجيه النظر صوب الأهالي والتأكيد على ضرورة التعامل معهم وفهم قضيتهم قبل قضية المستوطنين .وقد تحققت له تلك القناعة منذ أن قام بزيارة أولى إلى الجزائر في سبتمبر 186 ، وجد نابليون الثالث إلى جانبه في هذه المرحلة مجموعة من الرجال ساندوه وآزروه في قناعاته تلك، حتى أنه كان يطلق عليهم اسم المعربين Arabophiles ومنهم إسماعيل اوربان Ismail Urbain نحو التقرب من الأهالي، وتقريب هؤلاء إلى الفرنسيين أو حتى السعي إلى اندماجهم ليس فقط من خلال الإدماج الإداري والتنظيمي، ولكن حتى من خلال الإدماج العقلي وإدماج الأفراد . فالمسألة الآن هي تطوير العنصر العربي وإدخاله في مصاف الشعوب المتحضرة ودفعه لتقليد الرجل الغربي في كل شيء في الثقافة وطريقة التفكير ...الخ . وكان ذلك دلالة على أن نابليون الثالث قد شرع في إتباع سياسة جديدة تهدف إلى الارتقاء بالجزائر من مستوى بلد خاضع للاستغلال والاستنزاف الفوضوي من طرف المستوطنين، إلى مستوى بلد منظم بنظام اقتصادي وحضاري وتأهيل الأهالي المسلمين للمشاركة في عملية التطور هذه ، وذلك بدفع الجزائر في المغامرة الكبرى للاقتصاد الرأسمالي واصدار القانون المشيخي 22 افريل 1863 والقانون المشيخي 14 جويلية 1865، حيث صرح نابليون الثالث في رسالة 6 فيفري 1863 والتي جاء فيها " ان " ان الجزائر ليست مستعمرة بمعنى الكلمة ولكنها مملكة عربية ... "، انظر : طرشون (نادية) ، سياسة نابليون الثالث العربية ، مجلة دراسات وأبحاث ، العدد 26 مارس 2017 ، ص 4- 5.

[1] A.N.O.M, G.G.A 15N30: Notice sur les routes et chemins…, op cit, p 08.

[2] LEROY- BEAULIEU (Paul):, op cit , p 155 .

[3] VIGNON (Louis) :La France en Algérie , librairie Hachette et Cie , Paris , 1893 , p 239 .

– طريق السلطان: من العاصمة إلى المدية (بايلك التيطري)، مرورا بسهول متيجة وعلى طول الضفة اليمنى لواد الشلف عبر واد الشفة [1]

إضافة إلى هذه الطرق الرئيسية توجد أيضا طرق شمال – جنوب، ذات أهمية تجارية (تستخدمها بعض القوافل التي تعمل في التجارة مع الصحراء)، لكنها من الجانب الاستراتيجي تعد ثانوية، لأن الحكام الأتراك لم يغامروا في الصحراء.*

مع الملاحظة أن هذه الطرق لم تكن معبدة ماعدا بمداخل المدن الرئيسية، ولهذا كانت غير صالحة للعربات مما قلص من التنقلات التجارية وحركة المسافرين، خاصة أثناء الفترات الممطرة من السنة، ولقد تم إنجازها بالأعمال اليدوية الشاقة على سواعد القبائل الجزائرية الخاضعة للحكم التركي [2].

إن تدهور النشاط الاقتصادي في مقاطعة الجزائر العاصمة عموما، كان واضحا من خلال سوء تطور المواصلات [3]، إلا أنها شكلت في نفس الوقت عاملا مساعدا للجزائريين في مقاومتهم ضد الجيش الفرنسي[4]، كما كان نقل السلع يتم عن طريق القوافل (باستخدام البغال والإبل)، التي كانت أحسن من العربات في الحركة التجارية، ملائمة لطبيعة هذه الطرق أو لنقل الدروب والمسالك.

ففي أوقات السلم يستغرق التنقل من العاصمة إلى قسنطينة (400 كلم) تسعة أيام، في حين يستغرق عشرة أيام للوصول إلى وهران (450 كلم) [5].

كان الأمن غائبا في المناطق الداخلية خاصة منها الجبال بشكل خطير، وهذا بسبب شيوع سياسة " الأرض من دون مالك "، أي غياب السلطة الرقابية على هذه المناطق بالرغم من التحالفات الإستراتيجية

---

[1] LAPENE (E.D.) : Aperçu historique et topographique sur l'état d'Alger, 2eme édition, -Paris, 1830, p p 181-182.

* حسب المؤرخ Walsin Esterhazy ان النظام التركي لم يتعدى في جغرافيته الإدارية تخوم الصحراء التي كانت يحكمها بواسطة منصب الخليفة ، وأنه لم يتوغل في الصحراء الجزائرية، بل إن القبائل البربرية الصحراوية ظلت مناوئة للسلطة العثمانية، وكانت تتجول في الصحراء بحرية من كل قيد عثماني ، وان العثمانيين كانوا يعتمدون في المعاملات والمبادلات التجارية مع الصحراء بواسطة قبائل محلية عملت دور الوسيط التجاري بين الأتراك وبرابرة الصحراء الكبرى، للتوسع أكثر أنظر:

ESTERHAZY (Walsin): Domination turque dans l'ancienne régence d'Alger, librairie de charles Gosselin, Paris, 1840, p p 251-252.

[2] سعيدوني(ناصر الدين) : ورقات جزائرية... ، المرجع السابق ، ص 446 .

[3] نفسه .

[4] زوزو (عبد الحميد) : ثورة الاوراس سنة 1879 ، المرجع السابق ، ص 28 .

[5] CLAUDE (Martin) : Histoire de l'Algérie française 1830-1962 , Ed. des Fils Aymon , Paris 1963, p 69 .

بين الحكم التركي وبعض القبائل المعروفة (بقبائل المخزن)* بغرض جمع الضرائب وفرض نوع من الطاعة الدورية. [1]

1-1- أ- أهم إنجازات قادة الجيش الفرنسي في شبكة الطرق باقليم الجزائر 1830- 1834م:

- دي بورمون (De Bourmont):*

لقد كانت الأشغال العمومية بصفة عامة تنفذ تحت وصاية ثلاثة مصالح بالجزائر، والتي تتمثل في مهندسي مصلحة الجسور والطرقات، ومهندسوا الاشغال العمومية والمباني المدنية، بالإضافة الى الهندسة العسكرية، هذه الأخيرة التي كان لها دور المتابعة والرقابة لعمل المصلحتين الأولى والثانية، وهذا بحكم أولوية العمل العسكري على المدني في مستعمرة تعيش حالة حرب [2]، وبالإضافة إلى حاجة الجيش الفرنسي للمباني والحصون والقواعد العسكرية، فقد كانت له حاجة ماسة لشق بعض الطرق الإستراتجية ذات الأهداف العسكرية، وفي هذا النطاق سنوضح باختصار مدى تقدم الانجازات في مختلف الأشغال ونحدد في نفس الوقت المشاريع المستقبلية من حيث الأهمية، على عهد الدوق دي برمون قائد الحملة الفرنسية على الجزائر:

---

* قبائل المخزن :هي عبارة عن جماعات سكانية اصطناعية متمايزة في أصولها مختلفة في أعراقها منها من رسمها الأتراك على الأراضي التي وجدت عليها لتكون سندا لهم ومنها من استقدم كأفراد مغامرين أو حتى متطوعين من مناطق مختلفة ليؤلفوا جماعات شبه عسكرية ترتبط مصالحها بخدمة الحكومة التركية ، ولقد استطاع الاتراك بفضل قبائل المخزن ان يفرضوا سيطرتهم ويمدوا نفوذهم على جهات متباعدة من الإيالة الجزائرية ، وان يتمكنوا من استخلاص الضرائب وإخضاع الثائرين وان يحافظوا على الحاميات المتمركزة بالقرب من الاسواق المهمة والحصون الاستراتجية والمواصلات الحيوية والمسالك المهمة وبالخصوص الطرق المعروفة آنذاك بالطرق السلطانية ، والتي كانت تربط مراكز البايلك في مدن قسنطينة والمدية ومعسكر ووهران بمركز السلطة الحاكمة في الجزائر ، للتوسع أكثر انظر ناصر الدين سعيدوني ، ورقات جزائرية ...المرجع السابق، ص ص 206-222.

[1] معاشي (جميلة): المرجع السابق، ص ص 82 -84.

* لوي اوغست فكتور دي بورمون: ولد في سبتمبر 1773م في مقاطعة فريني عين وزير للحربية في 23 ماي 1825م بعد أن اختاره الملك شارل العاشر لمهمة قيادة الغزو الفرنسي للجزائر لكونه صاحب تجربة في الميدان العسكري. رغم نجاحه في الغزو إلى أنه لم يتلقى المكافئة، حيث عزل بعد أقل من شهر من احتلال مدينة الجزائر، لأن انقلابا حدث في فرنسا بعرش شارل العاشر= وجاء الملك لويس فيليب في جويلية 1830م وعين في مكانه كلوزايل ، وتوفي في قصره بمسقط رأسه في 27أكتوبر 1846 م، للتوسع أكثر انظر سعد الله (أبو القاسم): أبحاث وآراء في تاريخ الجزائر، ج4، دار الغرب الاسلامي، بيروت، 1996، ص22.

[2] G.G.A. : État actuel de l'Algérie : géographie physique et politique…,op cit , p p 92-93.

فغداة حلول الجيش الفرنسي بسيدي فرج عملت الهندسة العسكرية على شق الممر الرابط بين هذه الأخيرة وسطاوالي، ومنه إلى حصن بابا حسن، فإن الطرقات ابتداء من هذه المرحلة لطالما كانت من إهتمامات الجيش وكذا المجتمع المدني المتطوع ف الحملة. (1)

إن من أولى اشغال الهندسة العسكرية هو شق الطريق العسكري لجيش الحملة الفرنسية على الجزائر الرابط بين سيدي فرج وسطاوالي، وهو المكان الذي شهد أول معركة بين جيش الحملة الفرنسية والجزائريين، وهي معركة " سطاوالي "،[2] لتستمر الأشغال بعد ذلك على الطريق الذي كان عبارة عن توسيعات لممرات قديمة، حيث تمثلت في إزالة بعض الصخور والنتوءات، التي كانت تعرقل سير عربات جيش الحملة، ليستمر هذا الطريق إلى أسوار مدينة الجزائر ويتوقف بالضبط عند ضريح سيدي عبد الرحمن عند مدخل القصبة ولقد تم إنجازه في الفترة ما بين 14 جوان تاريخ انزال قوات الحملة الفرنسية في سيدي فرج و30 جوان تاريخ وصول الجيش الفرنسي إلى أسوار مدينة الجزائر، وكانت الأشغال على يد مهندسي فرقة الهندسة العسكرية التي كانت تحت قيادة " بارتيزان(3).

واثر توقيع معاهدة الإستسلام بمخيم الجيش الفرنسي، الذي كان بقرب من مدينة الجزائر، والذي خول لقوات الحملة الفرنسية اقتحام هذه المدينة المحاربة، الامر الذي امكن الجيش الفرنسي ان تطأ أقدامه شوارع الجزائر الضيقة مسلحا، تلك الشوارع التي امتنعت على الملك شارلكان ولويس الرابع عشر، ولم تطأ أقدام أجدادهم طرقاتها إلا مكبلة بالحديد، أسرى أو عبيد، فهذا شكل بداية أعظم إحتلال يسجله التاريخ لفرنسا، وإضافة الى هذا فقد أورد الشيخ المهدي البوعبدلي شهادة أحد المؤرخين الفرنسيين ركلوس(Reclus O)، عن أهمية موقع الجزائر الاقتصادي والسياسي بالنسبة لافريقيا قائلا: " أن هذا اليوم عظيم، لأنه سيمنح لنا هذه البلاد التي ستسهل بموقعها علينا الحاق جناحيها وبلاد الصحراء، وتفتح لنا الطريق الى السودان ... إلخ "، وكان يقصد بالجناحين: المغرب وتونس.(4)

إعتقد بورمون أن السيطرة على العاصمة سيؤدي الى إخضاعها تحت الوصاية، من مجمل أربع مناطق التي كونتها، سيطر الجيش على العاصمة الجزائر وسلَّم باي التيطري بموجب عقد تبعية، ومن أجل إحكام قبضته على الساحل أسرع بورمون الى محاولة إخضاع بايلك الشرق وبايلك الغرب، فاحتل عنابة ووهران، ثم قام بحملة نحو الداخل على البليدة، إلا أن فشل هذه الحملة أدى الى تحرك المقاومة كما أدت الأحداث السياسية الداخلية في فرنسا (فشل الاصلاحات)، إلى سقوط النظام الملكي الذي كان

(1) BEQUET (M.): L'Agérie en 1848 Tableau géographique et statistque, librairie de l' Hachette et Cie, Paris, 1848, p 132.
(2) BETEUIL (Arséne) : L'Algérie Française (Histoire, Moeurs, Coutumes, Industrie, Agriculture) T1, Dentu, Libraire –Éditeur, Paris,1856, p 103.
(3) ibid, p123

(4) بوعبدلي(المهدي): تاريخ المدن، جمع وأعداد عبد الرحمن دويب، الطبعة الاولى، عالم المعرفة للنشر والتوزيع الجزائر 2013، ص 123.

له تبعات على الجزائر، تمثلت في فشل الحملة على وهران وعنابة ورحيل بورمون، جعل القبائل تعتقد بإمكانية إخراج الجيش الفرنسي. [1]

- **كلـوزال** (Clauzel) * عين قائدا على جيش افريقيا من 2 سبتمبر1830م الى 19 فيفري1831م [2].

لقد عملت مملكة جويلية التي لم ترى سوى العقبات في هاته "الوصايا المكلفة للإصلاحات" على تعينين كلوزال، الذي اتخذ لنفسه ثلاثة أهداف: الحفاظ على الجزائر العاصمة بعيدا عن خطر المقاومة التخلي عن مبدأ الإحتلال العسكري وإنشاء بدله إدارة مدنية، حيث عمل في هذا الإطار على تشكيل حكومة للجزائر، كما حول المجلس الإنتقالي المرؤوس من طرف مشرف مدني إلى مجلس حكومي، كما قام بتصنيف الحقائب الإدارية إلى ثلاثة فروع أساسية (الداخلية، العدل والمالية)، وأمر بالفصل بين المصاريف المدنية والعسكرية، مع إيجاد توازن بين ميزان المدفوعات والمداخيل. [3]

صرح كلوزال أنه من مؤيدي إحتلال متيجة عندما تصبح هذه الأخيرة جافة ونظيفة، وما يؤكد هذا التوجه أنه قام بخلق مؤسسة مجهولة سماها "مزرعة إفريقيا التجريبية " (المعروفة بالمزرعة النموذجية)[4]، وأصبح هو محاميها وصاحب رأس مالها، حيث قام كلوزال بشراء بأمواله الخاصة ثلاث ملكيات بمحاذات منطقة الحراش وهذا حسب المصادر الفرنسية ، إلا أن المصادر الجزائرية تذهب إلى أنه إغتصب هذه الملكيات عنوة وأنها كانت تعود ملكيتها للإدارة التركية، وكان هذا لغرض إقامة مزرعة نموذجية وهي مزرعة قدرت مساحتها بألف هكتار المسمات "حوش حسن باشا"، وتقع بالقرب من منطقة الأربعاء على ضفاف وادي الحراش، زوَّد كلوزال المزرعة بكل الوسائل المادية والبشرية الممكنة والتموين

---

[1] سعد الله (ابو قاسم): الحركة الوطنية الجزائرية، الطبعة 6، دار البصائر للنشر والتوزيع ، 2009، الجزائر، ج1 ، ص ص 32 ،33.

* الكونت برترون دو كلوزال Comte Bertrand de Clauzel ولد بتاريخ 12 ديسمبر1772م وتوفي سنة 21 أفريل 1842م ، تميز بحروبه في اسبانيا من1810م إلى 1813م كضابط في الاركان العامة للجيش الفرنسي، ايد نابليون الاول اثناء حكمه ، ولاسيما في المئة يوم ، بالرغم من تعيننه مفتشا عاما لسلاح المشاة من قبل الملك لويس الثمن عشر وعندما اعيدت الملكية إلى فرنسا هاجر إلى إلى الولايات المتحدة الامريكية، ثم ما لبث ان عاد إلى بلاده في جويلية 1823 ، اختارته مقاطعة رابتال سنة 1827 ممثلا لها في مجلس النواب، ومع تسلم لويس فيليب مقاليد الحكم ، أضحى خلفا للجنرال بورمون وسلفا للجنرال برتزين وبعد مضي 5 سنوات قضاها في باريس، عاد ثانية إلى الجزائر كحاكم عام خلال الفترة الممتدة من جويلية 1835 وجانفي 1837 . انظر حرب (أديب)، التاريخ العسكري والاداري للأمير عبد القادر الجزائري ، ج 1، دار الرائد للكتاب ، الجزائر ، ص 51-52

[2] FRANC (Julien) : La Colonisation de la Mitidja , Revues du L'Armée d'Afrique , organe de liaison entre les officiers de réserve de l'Algérie, Tunisie et Maroc et leurs camarades de l'active N °52 , 02/1929 , imp Algérienne (P. GCTIAUCHAIN), Alger, p 42.

[3] سعد الله (أبو قاسم) : الحركة الوطنية، ج1، المرجع السابق ، ص 43.

[4] PERRET(E.) : Les français en Afrique (récits Algériens 1830-1848), 7éme Edition, B.Bloud, Libraire, Paris, 1902, p 457.

العسكري ، إذ دعمها بحامية عسكرية للحماية، والعمال لبناء العمارات، كما قام بتشييد طريق يربطها بمدينة الجزائر، هذه المحاولات الأولى للجنرال كلوزال، أدت الى بداية ظهور النشاط التجاري في العاصمة والضواحي القريبة منها، وحتى وراء نطاق التواجد العسكري[1].

ومن أهم الأعمال التي قام بها الجنرال كلوزيل في عهدته الأولى1830م ، في مجال الأشغال العمومية، عملية توسيع الطرق والشوارع المتواجدة في مدينة الجزائر، وهذا بعد إستماعه للجنة المكلفة بمصلحة الطرقات، وبعد الإطلاع على تقرير المقتصد المشرف على مملكة مدينة الجزائر، أصدر قرار مفاده تعويض أصحاب المباني والحوانيت، الذين ستطال أملاكهم عملية التهديم من أجل توسيع وتنظيم شوارع وشبكة طرقات مدينة الجزائر، ويظهر هذا في القرار الذي أصدره كلوزيل في29 أكتوبر1830م[2].

وبهذا فإن فترة كلوزال شهدت فيها شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر بعض الأهداف الإقتصادية والمدنية، وهذا خلافا على فترة سابقه الدوق ديبرمون، الذي لم تسمح له الظروف العسكرية وقصر المدة التي حكم فيها إلا بإنجاز الطريق العسكري الرابط بين سيدي فرج ومدينة الجزائر، والمعروف بطريق الحملة .

وفي نطاق آخر ومن أجل إعادة الحركية للجيش المنحط معنويا بعد ثورة جويلية، وكسر الأمل بإمكانية التحرر لدى الاهالي الجزائريين، نظم كلوزال حملة ضد باي التيطري الذي إعتبره قائد التمرد فاحتل البليدة في 17 نوفمبر1830م وانتصر في معارك موزاية، ودخل في الثاني والعشرين من نفس الشهر إلى المدية عاصمة بايلك التيطري[3] .

---

[1] ROUSSET (Camille): L’Algérie de 1830 à 1840 (les commencements d’une conquête), T1, Libraire Plon, Ed. PLON. Nourrit et Cie , Imprimeurs-éditeurs , Paris , 1887 , p p 21- 22 .

[2] جاء هذا القرار مؤرخ في 21 أكتوبر1830م ضمن قرارات كلوزيل في عهدته الأولى، وكان يندرج في نطاق الأشغال العمومية التي تعلقت بتنظيم الوجه العام لمدينة الجزائر، توسيع الشوارع، شق طرق جديدة، وإنشاء مباني إدارية جديدة وكان ذلك على حساب مباني السكان الأصليين لقصبة الجزائر، ولقد جاء على النحو التالي: (إن الجنرال، القائد الأعلى بعد الإطلاع على تقرير مقتصد مملكة الجزائر، والاستماع إلى اللجنة المكلفة بمصلحة الطرقات، يقرر ما يلي: المادة الأولى: إن سكان مدينة الجزائر الذين شملت مساكنهم وحوانيتهم ومحلاتهم التجارية، أو ستشملها في المستقبل تلك التهديمات التي أمر بها لفائدة المصلحة العامة، وتوسيع الطرقات وتجميل المدينة وصيانتها، إن هؤلاء السكان سيعوضون على أساس أجور الديار والحوانيت والمحلات التجارية التي تهدم أو التي تصبح غير قابلة للاستعمال. المادة الثانية: إن العمارات التي دخلت في أملاك الدولة هي التي ستخصص لتلك التعويضات، وذلك بمجرد أن يبين الإحصاء الجاري ما هي البنايات التي يمكن للحكومة الفرنسية أن تتصرف فيها.المادة الثالثة: إن اللجنة التي سبق أن أنشئت، ستواصل تسجيل الاعتراضات لينظر فيها عندما يحين الأوان.المادة الرابعة: إن مقتصد مملكة الجزائر، مكلف بتنفيذ هذا القرار.في مقر القيادة بالجزائر، يوم 29 أكتوبر 1830.إمضاء: كومت كلوزيلعن نسخة ثانية من الأصل، أمين عام الحكومة.إمضاء: ف. دوكاز، للتوسع أكثر أنظر:حمدان خوجة ، المرجع السابق، ص252.

[3] سعد الله (أبو القاسم): الحركة الوطنية الجزائرية 1830-1900، ج1، المرجع السابق، ص38.

تخلى كلوزال بعد ذلك عن فكرة الإحتفاظ بمدينتي المدية والبليدة، نظرا لعدم الإستعداد الكامل والنقص في المؤن من الميتروبول الذي كان يعاني من اللاإستقرار، مما أعطى الأمل من جديد للجزائريين وعزز قوى المقاومة، إلا أنه حقق بعضا من الأمن النسبي الذي جاء بفضل الدوريات المنتظمة التي كان يقوم بها الجيش الفرنسي في ضواحي الإقليم، حيث أصبحت الجزائر العاصمة مدينة منغلقة على نفسها.[1]

- **بارتيزان (Berthezène)*** : عًين قائدا من 20 فيفري 1831 الى 05 ديسمبر 1831م [2]

تولى بارتيزان القيادة في وقت أصبح فيه جيش إفريقيا بموجب قرار وزاري فرقة إحتلال، كما تلقى تعليمات بترك التعداد اللازم من العساكر في الجزائر العاصمة، للحفاظ على المدينة وضواحيها والمناطق المحاذية لها، وكذا بتعليق مخطط الإستعمار الخاص بكلوزال.

قاد بارتيزان في شهري مارس وماي عمليات عسكرية دقيقة في متيجة [3]، كما عقد إتفاقيات مع شيوخ الأهالي لكل من البليدة والمدية ، وقام بارتيزان عن طريق إختصاصيين في الطوبوغرافيا بإعداد كشف مساحة إنطلاقا من قمة منارة القليعة، وأمر بإنجاز مشروع مركز إستعمار في دالي براهيم، فأراد بذلك بارتيزان إعطاء الأهمية للأراضي الساحلية الواقعة في ضاحية الجزائر، والتي تسمح باستغلال فلاحي مباشر ولا تستلزم حماية عسكرية مكثفة، وهذا عن طريق خلق هذه القرية الإسيتطانية [4].

أدى الإستثمار في الأراضي بالجزائر العاصمة وضواحيها بداية عام 1831 إلى زيادة حركة مرور الأفراد، إلا أن المصادر تتكلم على أن هذه القرية الإستيطانية كانت واقعة على الطريق الرابط بين الجزائر والدويرة، وكان المنتوج الفلاحي فيها ضعيفا لصعوبة الحصول على المياه الزراعية او الصالحة للشرب، ولم تظهر مردودية هذا المركز الإستيطاني إلا بعد تحجير وتوسيع الطريق الرابط بين الجزائر – البليدة، الذي أعطى للمستوطنين دفعا ليتحولوا نحو العمل الزراعي[5].

---

[1] سعد الله (أبو القاسم): الحركة الوطنية الجزائرية 1830-1900، ج1، المرجع السابق، ص38.

* البارون بيار برتزين : Baron Pierre Berthezene : ولد بتاريخ 24 ماي1775م وتوفي في اكتوبر1847م، خدم في الجيش الامبراطوري كقائد فرقة ، ثم نقل إلى قيادة مجموعة في جيش نابليون الاول ، اشترك في معارك النمسا واسبانيا وفي نهاية هذه العمليات رقي إلى رتبة عميد ،اختارته حكومة باريس ليخلف الجنرال كلوزال كقائد للقوات الفرنسية في الجزائر1831م، لكن معاداته للاستيطان وعدم مجاراته للمستوطنين الأوربيين وفشل بعض قواده في حملاتهم وتصرفات الجنرال بوابيه Boyer في هران ادت إلى استدعائه وتعيين الجنرال دوروفيغو خلفا له في ذات السنة1831م. حرب (أديب) ،ج1 ، المرجع السابق ، ص 58 .

[2] ANDRIEU (H.) : Petite Histoire de l'Algérie, Imp, A. Legendre éditeur, Miliana, 1894, p 32.

[3] DUVAL (Jules) : Algérie tableau historique, descriptif et statistique, Librairie de l'Hachette et G. , Paris , 1959 , p p 151-153.

[4] Franc (Julien) : op cit, pp 46-47 .

[5] Ib id.

في جوان1831م، قام بارتيزان بحملة على مدينة المدية ودخلها في الخامس والعشرون من نفس الشهر [(1)]، ليستأنف مطاردة المقاومة نحو الجنوب لكن بدون أي نتيجة تذكر، وذلك لمعرفتها الجيدة بالمنطقة ومسالكها، أحاطت المقاومة بمدينة المدية مما أدى إلى تخلي المعمرين عنها، نجم عن هذا الفشل الذريع تجدد الهجومات على الجزائر العاصمة والتي أوقفتها قوات الرد السريع التابعة لفرقة الإحتلال ، لكن هذه الأحداث زرعت الخوف في أوساط المعمرين المقيمين حديثا الأمر الذي دفع بهم الى التخلي عن أراضيهم. [(2)]

- **روفيغو** (**De Rovigo**)*: عُين قائدا في 26 ديسمبر 1831م إلى 4 مارس1833م[(3)].

بعد الفشل الذي لحق ببارتيزين واستدعائه الذي وافق قدومه الإصلاحات الإدارية التي سنتها فرنسا وكانت تقضي بفصل السلطة العسكرية عن المدنية ، هذه الأخيرة التي سلمت إلى البارون بيشون (**Pichon**) ، وقد اتسمت العلاقة بينهما بالسوء وعدم التفاهم، ويظهر هذا جليا في رؤية كل منهما في استعمار الجزائر [(4)]، ولقد إقترح بيشون عودة الكولون إلى أوطانهم الأصلية على أساس أنهم يشكلون رؤوس أموال عن طريق تجميعهم في مراكز عسكرية متقدمة عن العاصمة، حيث اعتبر الكولون الذين تتراوح أعمارهم بين 20 و 60 سنة قوة بشرية إضافية ستشكل ما أسماه بالحرس الوطني، فتألفت منهم أربع فرق من المشاة وفرقة من الفرسان يتم توزيعهم على المراكز التالية: مخيم القبة، بير خادم تقسرين، دالي إبراهيم [(5)].

كما عمل على ربط هذه المخيمات بقوس حزامي فيما بينها من الطرق لتشكيل أولى شبكة الإتصال والإمداد العسكري[6] ، مكونة بذلك أول حزام دفاعي عن العاصمة .

---

(1) CORTES (Léon) : Monographie de la commune de Médéa, Imp. Algérienne, Alger, 1909, P 22

(2) BAUDENS (D.) : La Relation de l'expédition de Médéa, , Extrait de la revue de l'Histoire des colonies Français, Imp. Abbeville F- Paillart, 1921, p p 203-204 .

*فاري دور روفيغو : Duc Savary De Rovigo ولد في 26 أفريل 1774م ، خدم كاحتياطي في الكتيبة النورموندية عند نشوب الثورة الفرنسية ، ثم التحق بجيش الرين حيث رقي قبل التحاقه باركان الجنرال دوسة Dusset لرتبة عقيد، ذهب إلى مصر سنة1719م وحارب بين صفوف الفرقة الأولى ولما عاد رقي إلى رتبة جنرال سنة 1805م ، اشترك في معارك النمسا بولونيا واسبانيا وبروسيا ، وفي سنة1810م عين وزيرا للبوليس واحتفظ بهذا المنصب حتى سقوط الامبراطورية ولما عادت الملكية إلى عرش فرنسا هرب إلى الخارج حيث فقد ماله، لكن ثورة جويلية اعادته إلى باريس وما لبث إن خلف الجنرال برتزين في شهر ديسمبر سنة1831م، طالت اقامته في هذه البلاد ما يزيد عن السنتين ن عاد بنهايتها بتاريخ 4 مارس1833 ليتوفى في باريس بتاريخ 6 جوان 1833 ، انظر : حرب(أديب) ، ج1 ، المرجع السابق ص 62 .

(3) ANDRIEU (H.) : op cit, p 34.

(4) ROUSSET (Camille): L'Algérie de 1830 à 1840, op cit, p 158.

(5) سعد الله (أبو القاسم): الحركة الوطنية الجزائرية 1830-1900م، ج1، المرجع السابق، ص 51.

(6) Anonim : De la fausse direction donnée aux affaires d'Alger par le système d'expéditions ,Librairie au Palais Royal, Janvier 1836, p 19.

كانت مهمة روفيغو ضمان سلامة وأمن الساحل، حيث قام بتشييد خط من الأبراج المحصنة إنطلاقا من رايس حميدو (7.5 كلم شمال غرب العاصمة) إلى غاية مصب نهر الحراش (08 كلم جنوب شرق العاصمة) مروراً بمرتفعات بوزريعة (4.5 كلم شمالا)، دالي ابراهيم (05 كلم غربا)، تيقسرين (04 كلم جنوب غرب على الضفة ليسار وادي كرمة)، بئر خادم (10 كلم جنوبا)، القبة (8.5 كلم جنوبا) ومدينة الأربعاء [1]، الأمر الذي سمح للعساكر المتواجدين بالمدينة التجوال تحت حماية الكتائب التي تحتل معسكرات القبة، بئر خادم، تيقسرين ودالي ابراهيم، والتي تم ربطها فيما بينها بطريق حزامي [2]، داخل هذا النطاق قام روفيغو باستخدام الجنود لتشييد ثلاث طرق: طريق تربط بين العاصمة ودالي ابراهيم، طريق تربط العاصمة ببئر خادم، وأخرى تربط بين العاصمة بـ **Maison carré** [3]، ولقد كانت هذه الطرق الثلاثة من أصل ثلاث طرق مَلَكية، طريق العاصمة – الدويرة ، طريق العاصمة – المدية مرورا ببئر خادم البليدة و الناظور (Nador) ، و طريق العاصمة – دلس. [4]

يرجع الفضل إلى الدوق روفيقو في الإهتمام بتحسين الطرقات ، فبعد عامين من إحتلال العاصمة الجزائر، إستقر الجيش بالمنطقة ولم يتحرك من تخوم الأبيار (Elbiar) الدوق روفيقو وبعد دراسته إستراتيجيا لمسار الطرقات المارة بالسهول، أمر الفرق بالتنقل إلى عين المكان وإثر ذلك بدأت فرق الهندسة العسكرية بإنجاز طريقي الجزائر إلى دالي براهيم وبير مراد رايس، وبسرعة فائقة تمت فتح هاذين الطريقين وكذا الطريق الرابط بين العاصمة إلى بير خادم على حوش مصطفى باشا، وبير مراد رايس وبهذا تم تحصيل نتيجة أخرى ذات أهمية بالغة، والمتمثلة في الإعتماد الكلي على فرق الجيش في إنجاز كل ما يتعلق بالأشغال العمومية.[5]

فمنذ تلك الفترة المبكرة (1832- 1833م)، وبإدماج عمال مصلحة الجسور والطرقات وأعوان الهندسة العسكرية، تم لإدارة روفيقو إحراز تقدم هائل على مستوى الأشغال العمومية بالرغم من نقص الميزانية الممنوحة، وكذا الحرب التي تقض الإستقرار الذي هو شرطا لازما للعمل. [6]

وبالإضافة إلى هذه الأعمال فإن جدول الأشغال العمومية يوضح أن روفيقو قد عمد إلى توسيع وتنظيم شوارع مدينة الجزائر و ساحة الحكومة، وكان ذلك على حساب المؤسسات المدنية والخيرية الجزائرية، إلا أن مرض روفيقو حال دون إستكمال مشاريعه حيث تم استدعائه من طرف السلطات الفرنسية في أفريل 1833م، وقيل أنه مات بعد شهرين من عودته و هذا لاحتمالين، أنه كان مريضا

---

(1) BEQUET (M.): op, cit, p 132.
(2) DIEUZAIDE (Victor-Amédée): Histoire de l'Algérie de 1830- 1878, Imp. de l'Association ouvrière Heintz , Chazeau et C^ie, Oran, 1880, T1, p 265 .
(3) Ministère de la Guerre: T.E.F., 1844 -1845, op cit, p 111.
(4) Ib id.
(5) ROUSSET (Camille): op cit, p 171.
(6) BEQUET (M): op cit, p 132.

بسرطان اللسان، ويقال أيضا أنه أصيب بمرض عصبي ونفسي من جراء مذبحة قبيلة العوفية، التي إرتكبها ليلة الخامس من أفريل1832م حيث أبادها عن آخرها[1].

– **فوارول (Voirol)** * عين قائدا من مارس1833م الى أكتوبر1834م [2]:

لقد خلقت الصراعات السياسية والعسكرية داخل إدارة روفيقو والتي نشبت بين روفيقو صاحب أولوية العمل العسكري على العمل السياسي، وبشون **(Pichon)**، الذي كان مسؤول الحكم المدني ويميل إلى الاستعمار التدريجي مع عدم إهمال العمليات العسكرية في الساحل، لقد خلق هذا الصراع بين الرؤيتين عجز الإدارة الفرنسية عن التقدم خارج ضواحي مدينة الجزائر، كما لم تعرف شبكة الطرق في هذا العهد تقدما ملحوظا، إذ بقيت تراوح مكانها إلى أن عين فوارول كقائد بالنيابة لجيش شمال إفريقيا، وعلى الرغم من هذا المنصب المؤقت فقد طالت مدة مكوثه بالجزائر إلى سبعة عشر شهرا، وقد تميز هو الآخر بسياسات لم تختلف عن سابقيه، إذ كان يتصف بأنه مسلوب إرادة القرار بحيث كان لا يتخذ قرارا إلا بالمشورة والعودة إلى وزير الحربية، كما كان غير متحكم في زمام الأمور، إذ كان (ديميشال) و(دوزير) كثيرا ما يتجاوزون سلطته ويتعاملون مباشرة مع وزير الحربية، بل إن قائد بجاية (دوفيفييه) كان يتجاوز فوارول رغم أنه ما يزال برتبة عقيد، وقد بقي هذا الأخير داخل أسوار مدينة الجزائر ولم يسجل هو الآخر أي تقدم عدى بعض المناوشات مع قبائل جزائرية مستضعفة، ضد ثوار الحجوط والخشنة بسهل متيجة. [3]

وعلى الرغم من الضعف السياسي والعسكري الذي عانى منه فوارول (بصفته نائب مؤقت) من داخل الإدارة الفرنسية و نشاط المقاومة المحلية، إلا أن هذا لم يثنيه عن التفكير في مد شبكة الطرق خارج ضواحي مدينة الجزائر، وهذا بمحاولة السيطرة والمراقبة الشديدة لسهل متيجة عن طريق إحتلال البليدة والدويرة والقليعة[4]، فجسد هذه الأفكار التوسعية في مشروع عرف باسمه ضمنه الأفكار الآتية:

---

[1] سعد الله (أبو القاسم): الحركة الوطنية ، ج 1 ، ص ص 54 – 55 .

* فوارول تيوفيل(Théophile Voirol) : ولد بـ تافان (سويسرا)1781م ، شارك في عدة حروب بإسبانيا و روسيا ، تقلد رتبة جنرال تولى القيادة العامة للجيش الفرنسي في الجزائر 29 أفريل1833م إلى غاية 27 جويلية 1834م ، احتلت في عهده بجاية و أرزيو و مستغانم ، شن حربا ضروسا على المقاومة في متيجة حاصة قبيلة حجوط ، واليه يعود تأسيس الكثير من المنشات الداعمة للحركة الاستيطانية منها طرق الساحل و المتيجة و القبة و دالي إبراهيم ، توفي عام1853م. أنظر :

- Narcisse (Faucon), Le livre d’or de l’Algérie, t1, Paris, 1889, p 628 _630.

[2] ANDRIEU (H.): Petite Histoire de l'Algérie, op cit, p 38.

[3] سعد الله (أبو القاسم) : الحركة الوطنية، المرجع السابق، ص 55.

[4] ROUSSET (Camille) : op cit , p p 241-244

- إقترح فوارول أن يكون سهل متيجة منطقة يتم فيها نسج العمليات العسكرية نحو الجنوب ولتحصينها إقترح ضرورة إحتلال البليدة والدويرة والقليعة، وربط هذه المناطق بشبكات طرق للعمل على تحصينها وإمدادها بالعتاد والعدة، وبهذه الشبكة المتقدمة تتحول متيجة إلى منطقة داخلية وقاعدة عسكرية تنطلق منها لدفع عملية التوسيع والغزو نحو الداخل [1].

- ولتحقيق هذه الأفكار تطلب مشروع فوارول إمكانات بشرية ومادية كبيرتين، حيث اقترح دعمه بـ 100 ألف رجل إلى جانب تمويله بالعديد من القروض المالية لإنجاح هذا المشروع، الأمر الذي جعل الحكومة ترفض المشروع حيث لاقى فشلا ذريعا، إلا أنه قد سُمح له بإنشاء مركز مراقبة بالدويرة على بعد 20 كلم جنوب مدينة الجزائر، الواقعة على الطريق القديم الرابط بين الجزائر والبليدة، كمركز متقدم لمراقبة سهل متيجة، كما طلب فوارول من وزير الحربية بتشكيل " هيئة لصيانة الطرق "، تكون تحت إشراف مهندس مدني تابع لمصلحة الجسور والطرقات، وجاء إقتراحه هذا نتيجة تردي مستوى الطرق القديمة (بحيث أنها لم تعد صالحة للإستعمال، واقترح أن تقسم عمال هذا الهيئة إلى مجموعات توكل لها كل مجموعة إصلاح مسافة 2000 متر). [2]

ومن أهم الطرق التي إستطاع فوارول مدها في هذه الفترة المؤقتة كانت عبارة على إستكمال لمشاريع، كان قد إستأنفها الدوق ريفيقو إلا أن موته لم تسمح له بإستكمال العمل فيها ، بالإضافة إلى مشاريع جديدة إقترحها فوارول وكان يراها إستراتيجية وضرورية للسيطرة على إقليم متيجة . [3]

ولقد جاءت إمتدادات شبكة الطرق في مجملها على عهد فوارول على النحو التالي:

- طريق البليدة عبر دالي إبراهيم: أنشأه الدوق رفيقو وأوصله إلى غاية أعالي حصن الإمبراطور وكان ذلك على امتداد 1600 متر وكان يمر على أراضي جد وعرة، ليستأنف الأشغال فيه الجنرال فوارول على مده بمسافة قدرها 9 كلم بطول إجمالي قدره حوالي 12 كلم، أين يصل الطريق إلى قرية أولاد منديل على مشارف سهل متيجة.

- طريق البليدة عبر بئر خادم ووادي الكرمة : حيث عمل الجنرال فوارول على تمديده إلى غاية جسر وادي الكرمة، بطول قدره 4 كلم ونصف نحو شرق مدينة الجزائر، وكان يعتبر بالنسبة للمستطونيين من المنافذ السهلة والسريعة نحو السهل (**انظر إلى الخريطة رقم1**)، وقد كان من المفروض أن ينشق عنه تفرع من بئر خادم إلى بن شعاوة، إلا أنه لم يتمكن من إنجازه لأسباب نجهلها.

[1] BERTEVIL (Arséne) : L'Algerie Française, histoire – Meurs-coutumes – industrie – Agriculture , T1 Dentu, libraire – éditeur 1856 , Paris, p 215.
[2] ip id
[3] Anonime : De la fausse Direction … , op cit , p 19 .

خريطة رقم (1) :الطريق الرابط بين الجزائر-البليدة عبر بئر خادم.



Source :A.N.O.M : G.G.A , Fons ministériels F80/1461

- طريق الثغريين(تاقارا): وهو من الطرق الداخلية لمدينة الجزائر ويمتد هذا الطريق من باب الوادي إلى باب القصبة، وغير بعيد عنه يلتقي بطريق حصن الإمبراطور بطول قدره 800 متر، وقد سمح هذا الطريق بمرور العربات السيارة [1]

- طريق القبة: تم تمديد هذا الطريق الذي يقطع سهل مصطفى باشا 2400 متر تقريبا، وقد كان من المفروض أن يمتد هذا الطريق إلى غاية سهل متيجة.

- طريق الحراش: ويتفرع عن أسفل طريق القبة، وقد وصل التمديد إلى حوالي 1600 متر ولم يتم إكماله بعد، ليتم التواصل بين الحراش والعاصمة عبر الطريق الساحلية القديمة وهي طريق سالك.

- الطريق المار أمام الحراش: وهو منفذ على أوطان الخشنة وتم تمديده بـ3 كليمترات ونصف.

- مسلك من البرج البحري إلى الحراش: هو مسلك ذو ممر واحد ولكنه جيد. [2]

---

[1] PELLISSIER (Eugene) : Annales Algériennes, Nouv. Ed. (Rev., Corr. et continuée jusqu'à la chute d'Abd-el-Kader), Libraire Militaire, Paris, 1854, pp 294,295.

[2] Anonime, De la fausse Direction , op cit , pp 19-20 .

وقد تم إنجاز كل هذه الأشغال من شبكة الطرق الممتدة نحو متيجة من طرف أعوان الهندسة العسكرية، التي كانت تحت الإشراف المباشر للجيش حيث عملوا على نقش وتهيئة مسالك الطرق، لتتبنى فيما بعد مصلحة الجسور والطرقات عملية الرصف والتبليط ومايتعلق بالأعمال الفنية الخاصة بالطريق ومن المصاعب التي واجهها الجنرال فوارول في إنجاز هذه المشاريع هو الصراع الذي كان قائما بين المصلحتين العسكرية والمدنية [1] **.(أنظر الفصل الثالث من الباب الأول)**

1-1-ب- وضعية شبكة الطرقات وحالة النقل الفرنسي في الجزائر:

يعتبر جدول المؤسسات الفرنسية Tableau de la situation des établissements français dans Algérie (**T.E.F**)، من النشريات الرسمية التي تصدر عن وزارة الحربية، والتي توضح لنا وضعية الأشغال العمومية في المناطق التي سيطر عليها جيش شمال إفريقيا، حيث ورد في جدول **1838م** الذي تم نشره في جوان **1839م** وتضمن محور خاص بالأشغال العمومية، وأهم الإنجازات التي قامت بها مؤسستي الهندسة العسكرية ومصلحة الجسور والطرقات، وتمثلت في شبكات الطرق التي عكفت الادارة الفرنسية على إنجازها من سنة **1830م** إلى غاية **1837م** ، كما تضمن هذا الجدول المصاريف والنفقات التي إستهلكتها هذه المشاريع دون أن يتطرق إلى خصائص ومميزات هذه الطرق من طول أو عرض ودون أن يعطي تفصيلا عن تاريخ افتتاح الورشة وانطلاق الأشغال بها[2]، بقيت فترة **1830-1834** م غامضة لا تعطينا تفاصيل عن تاريخ إنجاز الطرق أو طولها أو تاريخ تسليمها قصد الانتفاع بها للصالح العام أو الجيش، واكتفى جدول المؤسسات الفرنسية بذكر المقاطعة والمصاريف [3].

في هذه المرحلة لم تتعدى شبكة الطرقات قوس حزامي[4] **(انظر الى الملحق رقم 12)** لا يبعد عن المدينة بأربع كيلومترات، وهذا حسب ما اقتضته الظرفية العسكرية والتي كانت تتحكم فيها العوامل التالية:

- أن يتشكل هذا الحزام الأمني من شبكة طرق تكون بمثابة مانع دفاعي ضد مقاومة الأهالي التي ظلت رافضة للتواجد الفرنسي في الجزائر.

- إن العوائق الطبيعية المتمثلة في وعورة المنطقة جغرافيا شكلت عائقا حال دون اتساع نطاق هذه الشبكة. (للتوسع أكثر أنظر الفصل الثاني من الباب الأول)

- إن تردد الإدارة الاستعمارية في إلحاق الجزائر كمستعمرة فرنسية أو فرض الوصاية عليها عن طريق ترك حامية عسكرية، تضمن لها إمتيازاتها الاقتصادية والسياسية في المنطقة أو التخلي عن الجزائر واعتبار حملة فرنسا على الجزائر حملة تأديبية للساسة والحكام الأتراك.

---

(1) BEQUET (M.): op cit, p 132.
(2) Ministère de la Guerre, T.É.F. dans Algérie en 1838, Imprimerie Royale, Paris, Juin 1839, p 78-81
(3) Ip id
(4) Anonime, De la fausse Direction …, op cit, p 19.

فلهذه الظروف السياسة والعسكرية ولظروف أخرى عاشتها الإدارة الفرنسية في فرنسا، كان إنتشار شبكة الطرق في هذه المرحلة محدود النطاق في إقليم الجزائر على وجه التحديد إذ إقتصر على الساحل دون التوغل نحو الداخل.

2-شبكة الطرق في مقاطعة وهران:

إذا كان الجيش الفرنسي قد إستطاع في هذه المرحلة أن يمد الطرق حول مدينة الجزائر وهذا لربط المراكز الإستعمارية الحديثة التي كان قد أقامها في الحراش ومتيجة ومازافران ليضمن بذلك أمن وسلامة التنقل الداخلي ، وفي المقابل فإنه لم يستطع أن يتجاوز في إقليم وهران نصف قطر حزامي من شبكة الطرق ، حيث اقتصر توسعه على مدينة وهران والمرسى الكبير وإنشاء الطريق الرابط بينهما ، وهذا لسبب رئيسي تعلق في المواجهة العسكرية التي واجهها الإستعمار الفرنسي من طرف المقاومة الرسمية والمنظمة لقيادة الأمير عبد القادر الذي عمل على إحكام قبضته على المقاطعة الغربية ثم التوسع ما إن أتاحت له الظروف ذلك ، كما حاول الأمير الأعتماد على شبكة من المسالك والطرق ضمن إستراتجيته الدفاعية ضد الآستعمار الفرنسي. [1]

2-1- شبكة الطرق والمسالك في دولة الأمير عبد القادر

حسب بول أزان، أن التنظيم الاستراتيجي لإقليم الغرب والذي كانت عاصمته وهران كان يخضع للدولة التي أقامها الأمير عبد القادر، وللسياسة التي رسمها لنفسه والمتمثلة في طرد الفرنسيين من الجزائر وكانت جبهته القتالية الموازية لساحل البحر الأبيض المتوسط الذي نفذ منه الغزاة والذي يجب إخراجهم منه تقف عائقا في وجه التوغل الفرنسي نحو الداخل[2].

لقد عميل الأمير عبد القادر على حماية خطوط مواصلاته اثناء مجابهته للفرنسيين ، وتمكن من التنقل عليها بأمان وحرية ، ولم يترك مركزا تحت سيطرته إلا وسعى الى المحافظة عليه وحماية خطوط مواصلاته [3].

وفي الأطراف الساحلية كانت هناك بعض القبائل الموالية للأمير عبد القادر، والتي كانت تشكل نوعا من الطليعة الدفاعية التي ظلت لمدة تزيد عن العقد حجر عثرة في وجه تقدم الغزو الفرنسي نحو الغرب عسكريا وإقتصاديا. **(انظر الى الملحق رقم 13).**

و كثيرا ما كانت تتكلم المصادر الفرنسية على أن شبكة الطرق لعمالة وهران في هذه الفترة كانت عبارة على بدايات لمشاريع شبكة طرق ، بالاضافة الى أن الخط الحديدي والطريق المعبد الرابط بين الجزائر وهران قد تأخرا فتحهما لصالح العام إلى غاية أواخر الحكم العسكري 1870 [4] وظل المستعمر

---

[1] Ministère de la Guerre, T.E.F.dans l'Algérie en 1838, op cit. pp 43 54.

[2] AZAN (Paul) : Les grands Soldats de l'Algérie, publications du comité national Métropolitain du centenaire de l'Agérie, 1930, p 52.

[3] حرب(أديب) ، ج1، المرجع السابق، ص 344.

[4] LESPES (René): Alger Étude de Géographie . op cit, p 369.

الفرنسي يعتمد على الخط البحري الرابط بين هاتين العمالتين لإمداد المرسى الكبير ووهران بالمؤونة والجيش، وهذا لكون أن الطريق البري الرابط بين وهران والجزائر كانت معظم مقاطعه ضمن الأراضي التابعة للأمير عبد القادر والقبائل المساندة له، التي ضلت مناوئة للإدارة الأستعمارية، والتي كانت تشكل حلف للامير عبد القادر وهم كل من الغرابة في ناحية وهران، والحجاجطة في ناحية الجزائر، والقبائل في ناحية عنابة الذين حاول الأمير استمالتهم وكانت مهمة هؤلاء جميعا تتمثل في محاصرة المدن الساحلية، والتعرض لأطرافها ومنع وصول المؤونة لأسواقها وجعل المعيشة أمرا لا يطاق في هذه المنطقة. [1]

ففي منطقة التل، كان هناك خط وسطي يبدأ في الغرب من مدينة تلمسان، فمعسكر، فمليانة، ثم المدية، والتي ود الأمير لو أضاف إليها قسنطينة وكانت نيته تتجه إلى تدمير هذه المدن تدميرا كاملا في حالة ما إذا قرر الفرنسيون احتلالها والاستقرار بها، فكان بذلك يريد إيجاد حيز من الفراغ أمامه، والحيلولة دون إقامتهم قواعد عسكرية كانت ضرورية لهم فيما يسعون إليه من إخضاع البلد إلا أن الأهالي منعوه من تنفيذ هذه الخطة إذ كان يشق عليهم أن يرضوا بمثل هذه التضحية ولكن غالبا ما صرح في مابعد أن ذلك كان هو السبيل الوحيد لمنع استقرار الفرنسيين نهائيا في الجزائر. [2]

ولم يكتفي الأمير عبد القادر بهذه التعزيزات العسكرية التي مست أطراف السواحل بإقليمه بل عمد على تحصينه من الداخل حتى يعيق توغل الفرنسيين في الإقليم الغربي، ثم أنه وأمام احتمال وصول الفرنسيين إلى هذا الخط الوسط عمد إلى إنشاء خط اتصال وإمداد من المواقع المحصنة في الحدود الجنوبية لمنطقة التل التي كان لها نوع من التطابق الجغرافي مع المدن التجارية في التل وهي سبدو جنوب تلمسان، وسعيدة جنوب معسكر، وتقدامت في جنوبها الشرقي وتازا جنوب مليانة وبوغار جنوب المدية وزاوية بلخروب الشهيرة التي تنتسب لأسرة أحمد بن سالم التقية جنوب شرقي مدينة الجزائر، ثم بسكرة جنوب قسنطينة ". [3]

ولقد شكلت على العموم هذه الخطوط الرابطة بين القلاع التلية والمدن الجنوبية لدولة الامير بالشكل العام لشبكة الطرق والمسالك لدولة الامير عبد القادر، وان كانت عبارة عن مسالك عربية بسيطة تفتقر للتبليط والتعليم (وضع العلامات والاشارات)، الا انها كانت تؤدي الدور المنوط بها في التبادل التجاري وتنقل الأمير العسكري بين قلاعه وحصونه، فلقد كانت جغرافيا أوسع وأكثر انتشارا ووظيفة من تلك التي أقامها الأحتلال الفرنسي في هذه الفترة على مدينة الجزائر ووهران .

---

[1] حرب(أديب) ، ج 1، المرجع السابق، 20 .

[2] بكاي (لخضر) : دراسة لموقع تازا برج الامير عبد القادر من خلال المصادر التاريخية والابحاث الاثرية ، رسالة لنيل شهادة الماجستر في الآثار الاسلامية ، جامعة الجزائر ، 2005-2006 ص 77-79 .

[3] بوريبة (رشيد) : القلاع والحصون والمؤسسات التي انشأها الامير عبد القادر، مجلة الثقافة ، العدد 75 ، ماي – جوان 1983 قسنطينة – الجزائر ، ص 87 .

حيث توضح جداول الحالة (T.E.F) الادارة الفرنسية، إن انتشار شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر في هذه الفترة كان محتشما ومحدودا (**انظر الجدول04**)

الجدول رقم (04): حالة شبكة الطرق الفرنسية في اقليم الجزائر ووهران 1830-1834م.

السنوات	الجزائر العاصمة		وهران	
	طرق	جسور	طرق	جسور
1832	- طريق من الجزائر باتجاه البليدة عبر بير خادم - طريق من الجزائر إلى الدويرة إلى غاية quarte chemins - طريق من الجزائر باتجاه دلس			
1833			طريق من وهران إلى المرسى الكبير	
1834				

Source : T.E.F 1838-1839.

3-شبكة الطرقات الجزائرية في فترة الا حتلال المحدود 1834-1840م:

- الحاكم العام ديرلون Drouet d'Erlon*:

بموجب مرسوم مؤرخ في 22 جويلية 1834 تقرر تعيين حاكما عاما ، بمساعدة مقتصد مدني ونائب عام ومدير للمالية تحت وصاية سلطة وزارة الحرب والقيادة العامة والإدارة العليا للممتلكات الفرنسية بشمال إفريقيا[1]، لقد جاء هذا المرسوم نتيجة اعمال أللجنة الإفريقية التي يعود تأسيسها سنة 1833 حيث زارت الجزائر وحققت في أمر المقاومة الجزائرية ومدى توسع وتمكن الغزو من ضواحي الجزائر ووهران والمحاولات التي شملت عنابة، كما أوكلت بها مسؤولية القرار بالأحتفاظ بالجزائر كمستعمرة أوالجلاء

* درواه جان باتيست كونت دارلون : Drout Jean Batiste , Comte D’Erlon : ولد في ضواحي رانس سنة1765م وتوفي عن عمر يناهز 79 ، تطوع في الجيش سنة 1782 وبعد مضي 10 سنوات رقي إلى رتبة عريف ، ولم تمضي سنة واحدة على ترقيته حتى منح رتبة نقيب في سنة 1793 إلتحق بعدها بأركان الجنرال لوفافر ، وفي سنة 1799 رقي إلى رتبة جنرال ، حارب في إسبانيا وإشترك في أكبر معارك الأمبراطورية ، وفي أوائل مارس 1815 فر إلى الخارج ولم يعد إلا عندما تسلم الملك العاشر الحكم 1824-1830 ، وبعد ثورة جويلية 1830 اعيد إلى الجيش وعين قائدا للفرقة 12 العسكرية ، خدم في الجزائر من سبتمبر سنة 1834 إلى غاية جويلية 1835. انظر أديب حرب ، ج 1 ، المرجع السابق ص 135.

[1] ROUSSET (C.): op cit, p 332-331

عنها، وهذا إثر المشاورات والإتصالات بفرنسا والجزائر بالإضافة إلى التحقيقات التي شملت الميدان الجغرافي للجزائر والمقاومة الجزائرية وقدرات جيش شمال إفريقيا [1]، حيث أثمرت اعمال اللجنة الإفريقية بما يسمى قانون أو مرسوم إلحاق الجزائر بفرنسا والذي حدد فيه صيغة حكم الجزائر الذي استمر إلى غاية 1870 أين تغير الحكم من المؤسسة العسكرية إلى الجمعية العامة أو ما يعرف بالحكم المدني [2].

وفي هذا المرحلة عملت الإدارة الجديدة على خلق مناخ اقتصادي وهذا عن طريق تشجيع الحركة التجارية، بحيث حاولت جعل بوفاريك سوق تجاري نشطا كما شددت على مراقبة الساحل وهذا باحتلال البليدة [3]، كما شجع ديرلون الإستيطان الأوربي في الساحل ومتيجة بحيث منح امتيازات كبرى للمعمرين تمثلت في: حوش راسوطة، حوش رغاية، حوش خضرة، حوش براقي ومن بين ما سهل مهام الحاكم العام ظهور مرسوم 01 سبتمبر1834م، الذي جاء محددا لصلاحيات الحاكم العام يخول له تحديد ميزانية المشاريع الكبرى، بالإضافة إلى تحديد الأشغال الكبرى التي ستنجز في المنطقة خدمة لأهداف التوسع نحو الداخل [4]، إلا أن المقاومة الشديدة للأهالي حالت دون تحقيق رغبات ديرلون، الذي مني قائده تريزيل بهزيمة معركة المقطع الشهيرة والتي كانت سببا في استدعائه من طرف الإدارة الفرنسية وتعويضه بـ كلوزيل سنة1835م[5].

- **فالي (Valle)** *: لقد جعل فالي هذا النصر سلم لإعتلاء منصب الحاكم العام، حيث تم تعيينه في ديسمبر1837م الى1841م[6]، كما يعتر هذا الحاكم أول حاكم يعرف أستقرارا في منصبه بحيث دام حكمه حوالي أربع سنوات كما أنه يعتبر من دعاة فكرة الأحتلال الكلي.

---

[1] إيفيتو (بابريك) و بلانشايس (جون) ترجمة بن داود سلامنية ، حرب الجزائر ملف و شهادات ، ج1، دار الوعي للطباعة و النشر و التوزيع ، رويبة الجزائر ، ص 125.

[2] سعدالله (ابو قاسم): الحركة الوطنية الجزائرية ج1 المرجع السابق ، ص.ص 56- 57.

[3] ANDRIEU (H.) : Petite Histoire de l'Algérie, op cit, p 40.

[4] ODILON (Niel) : Géographie de l'Algérie, T1, Imp, L.Legendre Libraire, Bone, 1876, p 135.

[5] FILLIAS (Achille) : Histoire de la conquête et de la colonisation de l'Algérie (1830-1860), Arnauld de Vresse Libraire – Editeur , 1860 , p p 174-176.

* فالي (Valee): ولد ببريان بفرنسا 17 ديسمبر 1773 متخصص في المدفعية ، شارك في الحروب النابليونية ، تقلد رتبة عقيد في 1807 ، مفتش عام لسلاح المدفعية 1811- 1813 ، شارك في احتلال قسنطينة ، تولى قيادة الجيش بعد مقتل دامريمون أمام أسوا قسنطينة ، تقلد رتبة مارشال بعد احتلال قسنطينة ، و عين حاكما عاما ، عرف بنقضه لمعاهدة التافنة في نوفمبر 1839 بعد حملة البيبان ، احتلت في عهده قسنطينة البليدة ، شرشال ، مليانة ، المدية ، عزل من منصبه في 20 ديسمبر 1840 ، توفي في باريس عام 1846 . أنظر : تلمساني ابن يوسف: "التوسع الفرنسي في الجزائر، وموقف القوى المحلية ، اطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية ، قسم التاريخ ، جامعة الجزائر ، 2004-2005، ص 67.

[6] ANDRIEU (H.) : op cit, p 49.

لقد أدرك الجنرال فالي Valle (قائد قوات الاستطلاع بقسنطينة) بأن السيطرة العسكرية لضواحي المقاطعة الشرقية لا تتم إلا من خلال إنجاز طرق تربط قسنطينة بالموانئ الرئيسة بفليب فيل وبونة (عنابة) بهدف تمكين نشر القوات والإمدادات إن كانت هناك حاجة إليها [(1)]. وحسب رأيه كان من الضروري تأمين قسنطينة بالطريق الرابط بين (قسنطينة فليب فيل) لأنه الأقصر والأئمن على الواجهة البحرية من الطريق الرابط بين قسنطينة وبونة والذي يعد الأطول والأكثر خطورة لأنه محاذي لمناطق القبائل المعادية للأستعمار الفرنسي، والتي تعتبر منطقة مميتة بالنسبة للعسكريين[2]. لذا كان يجب على الطريق الرابط بين قسنطينة وفيلب فيل أن يتم إنجازه بسرعة للحفاظ على حامية قسنطينة وكذا توفير المؤنة في المدينة[(3)] .

وخدمة لهذه الفكرة فلقد عمل فالي على اخضاع مدينة قسنطينة للحكم الفرنسي، أين انتقل مركز الحكم من عنابة الى قسنطينة، كما تم السيطرة على فليب فيل (سكيكدة)، وميناءها سطورة (08 أكتوبر 1838)،وجيجل (13 ماي 1839) [(4)]، وبهذه السيطرة تم للفرنسيين غزو الساحل الشرقي من القالة القديمة الى غاية جيجل والتحكم فيها عن طريق المثلث الداخلي قسنطينة القالة، سطورة [(5)]، حيث شرعت الهندسة العسكرية في إنجاز مشاريع طرق لربط أطراف هذا المثلث الداخلي قصد إحكام السيطرة فجاء مشروع طريق سطورة, فليب فيل لربط الميناء بالمدينة، ومن فليب فيل الى الكنتور نحو مشارف قسنطينة،بالإضافة إلى ذلك عرف الجنرال فالي بوضوح السياسة العسكرية الاستعمارية المطبقة في الجزائر "سلطة فرنسا الحاكمة بالجزائر ". وكتب في ماي1838م" يمكن أن يكون عما قريب طريق يجتاز البلاد كاملة، يتجه إلى الأمام تدريجيا لحظة تعزيز سيطرتنا على كل الأراضي المستعمرة"[(6)] ، وكتجسيد للمبادئ الراسخة في ذهنية فالي العسكرية وبعد مشاورة الحكومة العامة بفرنسا عمل فالي على الأعداد لرحلة إستكشافية عسكرية للطريق الداخلي الرابط بين قسنطينة والجزائر مرورا بسطيف ومضيق البيبان وبرج حمزة على الرغم من أن هذه الأراضي تدخل ضمن الأمتدادات التابعة لدولة الأمير عبد القادر ،وهذا وفق ما نصت عليه معاهدة التافنة ، فأراد بهذه الرحلة الداخلية إختراق ثم تعديل الأتفاقية التي كانت بين

---

(1) SOLAL (Edouard) : op cit , p 37

(2) A.N.O.M, G.G.A (Archives du gouvernement gnerale de l'Algérie), série 1E - 134 (correspondance politique générale) , lettre du general Vallee au ministre de la guerre , 4 janvies 1838 ,

(3) A.N.O.M, G.G.A 1E 124 -125, Rapport sur l'établissement de l'Armée d'Afrique pres de Stora par le colonel Vaillant, directeur des fortifications d'Algérie 10 octobre 1838

(4) ROUSSET (C.) :op cit, 337.

(5) Ip id , p 338 .

(6) A.N.O.M, G.G.A , 1 E 134-4 , lettre du général valée (Gouverneur general) au général Soult , 20 mai 1838 .

الأمير عبد القادر والحكومة الفرنسية ، وليضمن بذلك طرق إتصالات داخلية بين إقليم الشرق والعاصمة [1].

بالإضافة الى نشاط فالي في الساحل الشرقي شهد ساحل مدينة الجزائر وسهل متيجة تعزيزات أخرى حيث نصبت في عهده مصلحة الهندسة العسكرية ورشاتها لإنجاز الطريق الرابط بين الجزائر العاصمة وشرشال [2] كما رأى فالي أن بإمكانه حماية الساحل ومتيجة عن طريق انشاء مراكز استيطانية في السهل مثل الشفة (غرب البليدة) من فندوق (32 كلم جنوب شرق الجزائر) ومن حوش مصطفى (بودواو) [3].

إلا أن هجومات الأمير عبد القادر 20 سبتمبر1839م أفشلت مشاريع فالي وأعاقت تقدمه بل فرضت عليه العودة الى الوراء، والاكتفاء بالمراكز الجنوبية الشرقية بالنسبة لمدينة الجزائر (البليدة، القليعة الدويرة)، حيث أمر عبد القادر خليفته في مليانة الحاج محي الدين الصغير وعناصره الحاجوط بالتوجه الى سهل متيجة لحرق مزروعاته ومحاصرة مدينة الجزائر ، بحيث اسرع هؤلاء وتركوا امكنتهم ونفذوا أوامر الأمير عبد القادر بقطع كافة الطرقات المؤدية الى عاصمة البلاد ، كما سيطر البوحمدي على جميع خطوط مواصلات مدينة وهران [4]. مما اضطر فالي الى تفريغ كل المخيمات العسكرية بالساحل ومتيجة، وقد دفع هذا التراجع والانهزام أمام مقاومة الأمير الإدارة الفرنسية الى عزله وتعويضه بـ بيجو (Bugeaud).

3-1- وضعية شبكة الطرق في اقليم الجزائر وأبرز الاهداف التي سطرت لها 1830-1840م

لقد تناولت جداول المؤسسات الفرنسية T.E.F وضع الطرقات في الفترة ما بين1834-1841م بصفة غامضة وغير مفصلة إذ كثيرا ما تخلو من سنوات الإنجاز أو تاريخ وضعها قيد المصلحة العامة، ولا تفيدنا إلا من جهة حصرها كأشغال كبرى عمومية قامت بها الإدارة الفرنسية في هذه الفترة لغرض التوسع نحو الداخل.(**انظر إلى الملحق رقم 12**).

ومما استخلصناه منها أن مقاطعة الجزائر استفادت من حوالي 15 مشروعا لإنشاء شبكة الطرقات في المنطقة ، كانت لمصلحة الجسور والطرقات 5 مشاريع من هذه الحصة، بينما استفردت الهندسة العسكرية بباقي المشاريع، مما يوضح أن معظم الطرق التي أنجزت في هذه الفترة 1834-1841 بمدينة الجزائر وضواحيها كانت لأغراض عسكرية بحتة كما لم يرد ذكر الجسور كحلقة وصل بين الطرق في جداول المؤسسات الفرنسية T.E.F، على الرغم مما تفرضه جغرافية المنطقة التي تتميز بانتشار وكثرة

---

[1] حرب(أديب) ، ج1، المرجع السابق، ص ص 162-186.

[2] حرب(أديب) ، ج 2، المرجع نفسه، ص 258.

[3] BERTEUIL (Arséne) : op cit ,T 02, p 74 .

[4] حرب(أديب) ، ج1، المرجع السابق، ص 344-345.

الأودية فيها بحيث تشكل عائقا طبيعيا لامتدادات الطرق مما يحتم على اعوان الهندسة الفرنسية بانشاء جسور، ولعل التفسير الوحيد أن الجيش الفرنسي كان يستعمل جسور مؤقتة عند الحاجة.

ولعل أهم الطرق التي أنجزت في هذه الفترة الطريق الرابط بين الجزائر وفندوق على طول 32 كلم وقد أنجز من طرف مصلحة الجسور والطرقات وكذا الطريق الرابط بين الجزائر وبوفاريك مرورا ببير خادم على طول 24.8 كلم، والذي أنجز من طرف مصلحة الجسور والطرقات كذلك، بالإضافة الى الطريق الداخلي الجزائر سيدي فرج على طول 16 كلم، المنجز من قبل الهندسة العسكرية الى جانب طرق عرضية حزامية أرادوا منها أن تكون حصن دفاعي يسيطرون بها على متيجة والساحل، ومن أهمها الطريق الرابط بين البويرة والقليعة على امتداد 20 كلم، من انجاز نفس المصلحة، وطريق البليدة البويرة على امتداد 51 كلم أنجزته مصلحة الجسور والطرقات ... أنظر الجدول رقم (05)، إلا أن هذه الطرقات لم تكتمل بها الأشغال بصفة نهائية، إذ تظهر لنا الجداول بأن معظمها بقيت تحت الصيانة أو جاري الأشغال فيها.

الجدول رقم (05) يوضح شبكة الطرق التي أنجزها الاستعمار الفرنسي في اقليم الجزائر

تعيين ووجهة الطرقات	الطول الكلي بالكلم	في حالة الصيانة بالكلم	بقية للتعديل أو للتحجير بالكلم	المصلحة المكلفة بالاشغال
طريق من الجزائر إلى فندوق	32	16	16	جسور وطرقات
طريق من الجزائر إلى بوفاريك عبر بير خادم	24.8	9.1	15.7	جسور وطرقات
طريق من البليدة إلى البويرة	51	24.7	26.3	جسور وطرقات
طريق من الجزائر إلى سيدي فرج	16	6.5	9.5	هندسة عسكرية
طريق من البويرة إلى القليعة عبر مهلمة	20	-	20	هندسة عسكرية
طريق من بوفاريك إلى الشفة عبر وادي العلايق	16	-	16	هندسة عسكرية
طريق من البليدة إلى القليعة	20	-	20	هندسة عسكرية
طريق من بوفاريك إلى سوق علي	1.7	-	1.7	هندسة عسكرية
طريق من قندوق إلى البليدة	26	-	26	هندسة عسكرية
طريق من الدار الربعة إلى مزرعة غاية	10	-	10	هندسة عسكرية
طريق من الجزائر إلى القليعة	17.2	3.5	13.7	جسور وطرقات
طريق من الجزائر إلى المهلمة	15	6.5	15	جسور وطرقات

طريق من الجزائر إلى الاربعاء	31.8	-	23.5	جسور وطرقات
طريق من البليدة إلى تيليغراف جمدره	17	-	17	هندسة عسكرية
طريق من بير خادم إلى الدويرة	12	-	12	جسور وطرقات
طريق من البليدة إلى المدية عبر عنق ثنية موزايا	40	-	40	هندسة عسكرية
طريق من البليدة إلى مليانة	63	-	63	هندسة عسكرية
طريق من المدية إلى مليانة	54	-	54	هندسة عسكرية
طريق من البليدة إلى شرشار	60	-	60	هندسة عسكرية
الكل المجموع لكل أقاليم الجزائر العاصمة	527.5 كم	66.3 كم	461.2 كم	

Source ;G.G.A :T.E.F 1838, op cit p 78 -79 et G.G.A: T.E.F 1840,op cit, p 138 -140.

يعتبر الطريق الرابط بين الجزائر سيدي فرج من أول الطرق العسكرية التي شرعت مصلحة الهندسة العسكرية في إنجازه، وكان على امتداد 16 كلم وعرض 6 أمتار لغرض ربط القيادة العامة وأركان الحرب بساحة المعركة وهذا لضمان اتصالات الطرفين ومد الخطوط الأولى للجيش بالذخيرة والمئونة [1]،

حيث اعتمد الجيش الفرنسي في هذه المرحلة على بقايا طرق رومانية التي أجرى عليها توسيعات جانبية ودعمها بعملية التحجير ووضع مدفعيات متقاربة المسافة ومتارس وحواجز تضمن توفير الأمن في الطريق [2] وكان دور الهندسة العسكرية هو تخفيف المنحدرات في هذه الطرق وتوسيعها وجعلها تسمح بتنقل الجيش بسلاسة، أما الهندسة المدنية فهي التي كانت تشرف على عملية التحجير وصلابة أرضية الطرق .

3-2- شبكة الطرق في اقليم وهران 1830-1840:

إن ما استطاع فعله نائب روفيقو بواييه (Boyer)* هو الحفاظ على مدينة وهران والمرسى الكبير من تهديدات الشيخ محي الدين الجزائري من خلال القيام باصلاحات على التحصينات ودفاعات المدينة التي

---

[1] Anonime,"L'œuvre de l'arme du génie en Algérie (1830-1930)", Revue du génie militaire ;, op cit , p 299.

[2] Ib id, p51.

* الجنرال بوايي (Boyer) : ولد بتاريخ 7 سبتمبر 1772 في بلفور ، عمل في مصر ثم خدم تحت علم الجمهورية والإمبراطورية الفرنسية واشترك في اهم معاركها ، اختاره الجنرال كالرمان سنة 1795 في اركانه وحارب على ضفاف نهر النيل وفي صحاري سوريا بين صفوف جيش نابليون الاول ، ذهب إلى اسبانيا سنة 1810 لينظم إلى القوات الفرنسية ، كلف للحفاظ على الأمن وفوض في مقاطعة الايالة الغربية في الجزائر ، لكن تصرفاته أدت إلى استبداله بالجنرال داميشال عاد إلى فرنسا ليصبح مساعد الدوق دونامور Due de Nemours توفي في 11 جويلية 1851. انظر إلى حرب(أديب) ، ج1 ، المرجع السابق ، ص 60-61 و Andrieu, Henri , op cit , p 89

كانت قد أنشئت من طرف الادارة التركية والربط فيما بينها بطريق ، شكل بدايات جيش شمال إفريقيا نحو داخل البلاد [1].

وبمرور العقد الأول من تواجد القوات الفرنسية في اقليم وهران نستطيع القول أن هذا الاقليم استفاد في هذه الفترة 1830 – 1840م من 151 كلم من الطرق موزعة على 8 مشاريع، سبعة منها من الطرق القصيرة التي لم تتجاوز 13 كلم، عدا الطريق الوحيد الاستراتيجي الذي يربط وهران بمستغانم عبر أرزيو على طول 81 كلم و هو من إنجاز مصلحة الجسور والطرقات، وقد أنشأته الإدارة الاستعمارية كخط توغل يضمن لها السيطرة على مدن الجنوب خاصة منها معسكر وتلمسان (**أنظر إلى الملحق رقم 12**) ، بالإضافة إلى الطرق الفرعية، إن قلت أو قصرت مسافتها فإن أهميتها تبدو من خلال النقاط التي تصلها، خاصة إذا تعلق الأمر بربط المدن بموانئها، ولعل من أقدمها الطريق الرابط بين وهران والمرسى الكبير الذي بدأت الأشغال فيه من طرف مصلحة الهندسة العسكرية في 1832 م ، وسلم فيما بعد الى مصلحة الجسور والطرقات وتم الانتهاء منه في ديسمبر 1838م [2]، **أنظر إلى الخريطة رقم (2).**

الخريطة رقم (02) : الطريق الملكي الرابط بين وهران المرسى الكبير.



Source ; A.N.O.M G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province duOran[3]

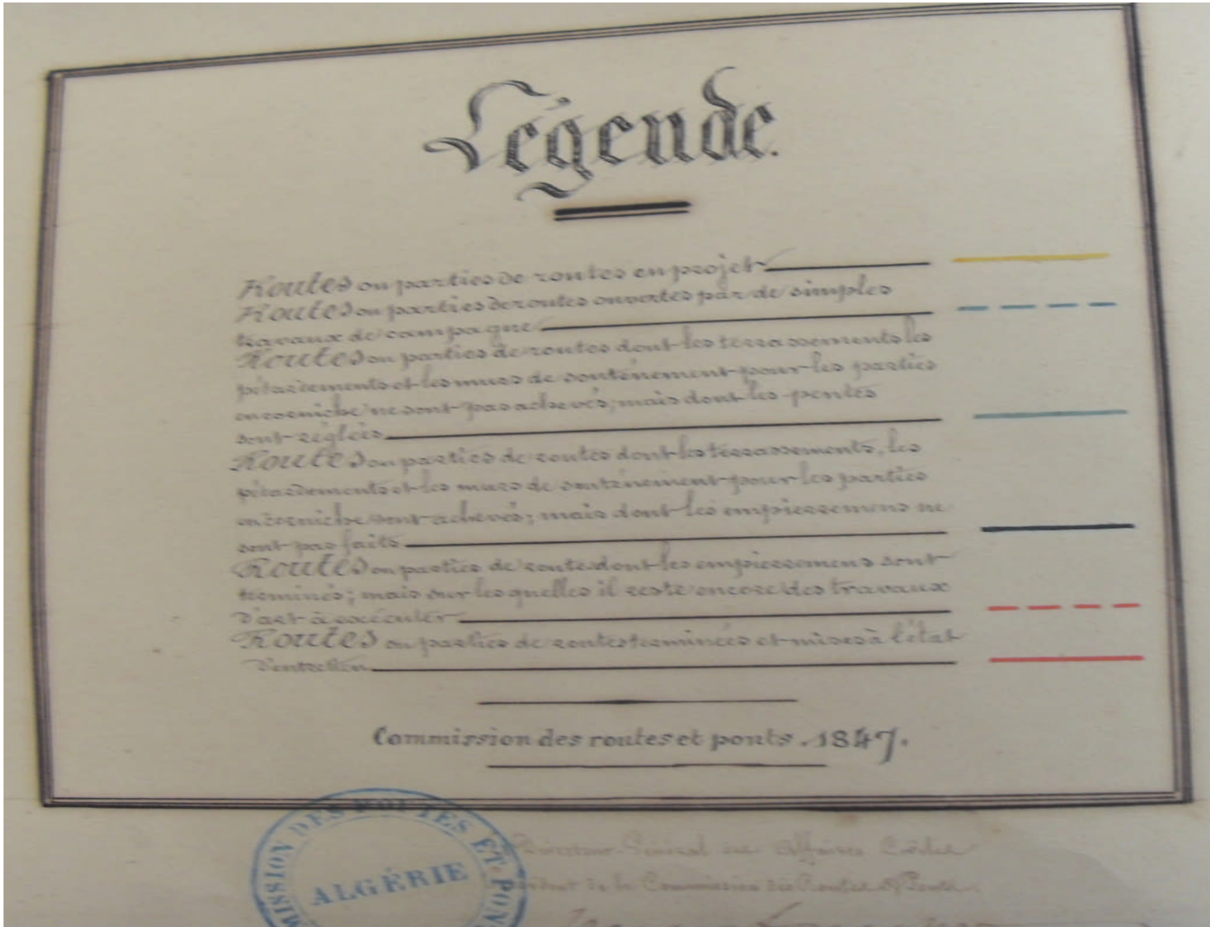
---

[1] Anonime Alger, Oran, Constantine (15-26 Avril 1903).Typographie Adolphe Jourdan, 1903 , Alge , p 34

[2] DEERIEN (Isidore); Les français à Oran, depuis 1830 jusqu'à nos jours , Imp J , Nicot, Aix, 1886, p 136.

[3] إن هذه الخريطة هي من المشاريع المنجزة من طرف لجنة الطرق و التجفيف و مما يجدر التذكير به أن البيانات المحتواة في هذه الوثيقة هي بيانات موحدة تنطبق على جميع خرائط الطرق المدرجة في هذا الباب من هذه الدراسة، لتوسع أكثر أنظر الوثيقة ادناه.

و من خلال هذه الخريطة يظهر لنا الطريق أنه من الطرق العرضانية الموازية للبحر وأنه يربط بين وهران و منائها و أنه من الخطوط القصيرة التي لا يتجاوز طولها 8 كلم الا أنها ذات أهمية كبرى بحيث كان له الفضل في صمود الفرنسيين داخل أسوار وهران اتجاه مقاومة الحاج محي الدين بن مبارك الجزائري وابنه الأمير عبد القادر الجزائري، ولقد وصف الجنرال ديميشال في تقريره المرفوع إلى الحاكم العام بالجزائر الطريق الرابط بين المرسى الكبير ووهران قائلا: " لقد شقت في جبال أغادير طريق في منتهى الأهمية تربط المرسى الكبير بمدينة وهران، إذ يعتبر من أنشط الطرق التجارية وقد منح للتبادلات التجارية تسهيلات كبرى من ناحية النقل وشحن البضائع نحو الميناء كون أن جغرافية البحر وحالته الطبيعية لم تسمح بخطوط بحرية وللأهمية التجارية والعسكرية التي يتميز بها هذا الطريق تم تدعيمه بمشروع ميناء من طرف أمهر مهندسي الهندسة المدنية السيد M.pezerat ، الأمر الذي يجعلها تتنبأ بعد تنفيذ مشروع ميناء المرسى الكبير وربطه بالطريق أن المدينة ستتحول من أكبر وأهم المناطق التجارية للبحر الأبيض المتوسط" [1]



[1] DESMICHELS et ALEXIS (Louis) : Oran sous le commandement du Général Desmichal, A la Libbraire Militaire D'anselin, Paris, p 209.

والطريق الرابط بين أرزيو القديمة وميناءها على طول 10 كلم من إنجاز مصلحة الجسور والطرقات، والطريق الذي ينطلق من نقطة الجدايل الواقعة على طريق مستغانم الذي يصلها بميناء أرزيو من إنجاز نفس المصلحة على مسافة 13 كلم [1]، كما هو موضح في الجدول رقم (06)

وفيمايلي **الجدول رقم (06) :** يوضح شبكة الطرق التي أنجزها الاستعمار الفرنسي في اقليم وهران

	تعيين ووجهة الطرقات	الطول الكلي بالكلم	في حالة الصيانة بالكلم	متبقية للتعديل أو للتحجير بالكلم	المصلحة المكلفة بالاشغال
1	طريق وهران – مرسى الكبير	7	1.6	5.4	جسور وطرقات
2	طريق مستغانم إلى البحر	1.8	–	1.8	جسور وطرقات
3	طريق من وهران لمستغانم عبر ارزيو القديمة	81	–	81	هندسة مدنية وجسور وطرقات
4	طريق ارزيو (الميناء) إلى ارزيو القديمة	10	–	10	جسور وطرقات
5	وصل من طريق مستغانم من جدايل إلى ميناء ارزيو	13	–	13	جسور وطرقات
6	طريق وهران – مسرغين	12	–	12	هندسة مدنية وجسور وطرقات
7	طريق مخيم المرموس	10	–	10	جسور وطرقات
8	طريق حزام الثكنات راس العين إلى غاية ثكنات وجدة	4	–	4	جسور وطرقات
9	طريق ثكنات orleans	2.4	–	2.4	جسور وطرقات
10	طريق المحاجر	1.2	–	1.2	جسور وطرقات
11	طريق من خزان الماء إلى طريق مسرغين	7	–	7	جسور وطرقات
12	طريق من الدار المربعة إلى البحيرة الصغيرة	3	–	3	جسور وطرقات
13	طريق الثكنات إلى الشرق		–	5	جسور وطرقات
	المجموع لاقليم وهران	151.1 كم	1.6 كم	149.5 كم	

Source: Ministère de la Guerre : T.É.F. dans Algérie en 1840, Imprimerie Royale, Paris, Décembre 1841, p 139, 142.

---

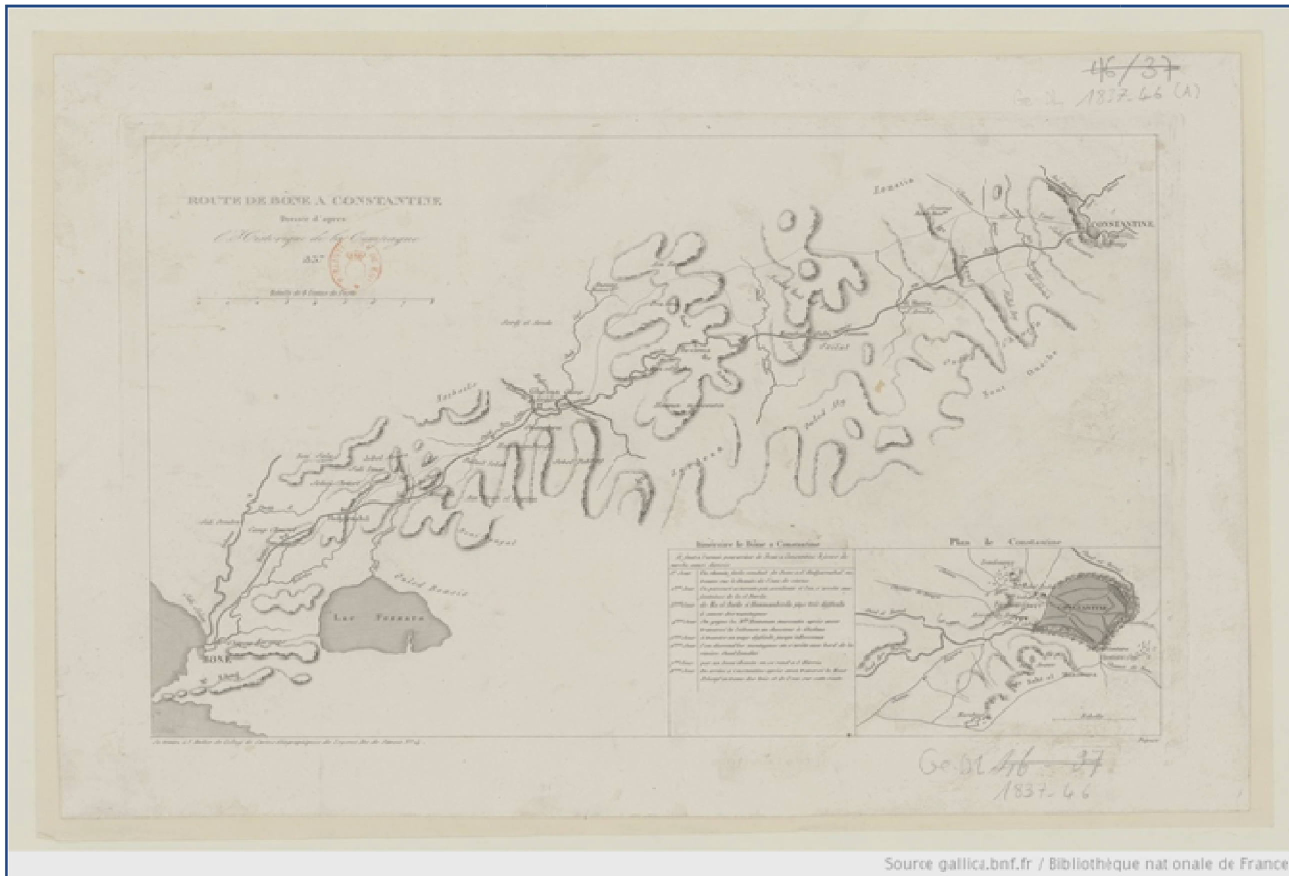
[1] Ministaire de la guerr : T.E.F. 1843-1844, p 116.

ولم يختلف حال طرقات إقليم وهران عن حال طرقات إقليم الجزائر إذ بقي نصف هذه المشاريع أو ما يزيد قيد الصيانة والتحجير عدى بعض الطرقات قصيرة الامتداد التي تم إنهائها بصفة كاملة.

3-3- شبكة الطرق في إقليم قسنطينة 1830-1840م

لقد استفاد إقليم قسنطينة في الفترة الممتدة بين 1830-1840، وهذا إثر سقوطها تحت السيطرة الفرنسية سنة 1837، من 10 مشاريع ثمانية طرق منها لم تتجاوز طول 12 كلم، واثنين منها خصص لربط العاصمة الجديدة للإدارة الفرنسية في الشرق (قسنطينة) بالبحر عن طريق عنابة على امتداد 168 كلم ، وعن طريق سكيكدة 90 كلم[1] .

الخريطة رقم (3):الطريق الرابط بين بونة(عنابة) – قسنطينة عبر قالمة.



Source : Source www. gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France Carte de Route de Bône à Constantine / dressée d'après l'historique de la campagne. 1837 en 13/04/2016 , 10 :50 .

يظهر من خلال هذه الخريطة أنه تم التخطيط لهذا الطريق إثر أو بعد الحملة الفرنسية على قسنطينة مباشرة و يمر هذا الطريق عبر بحيرة فزارة التي لم تعد موجودة الآن ، حيث يمر الطريق بجانب هذه البحيرة متجها نحو Jemmapes (مدينة عزابة حاليا) ثم سان شارل (مدينة الحروش حاليا) ليصل

[1] Ministère de la Guerre :T.E.F.Dans l'Algérie en 1840, op cit, p 139.

إلى قسنطينة ، وهو من الطرق الحيوية التي لها أبعاد إستيطانية في المنطقة حيث يربط بين مدينتين قديمتين من الناحية التاريخية والحضارية (قسنطينة وبونة) ومركزين استيطانيين يعدان من اهم ما شيد الاستعمار من قرى استيطانية تضمن له النشاط الزراعي والصناعي في المنطقة (**للتوسع أكثر انظر للملحق رقم 37)**. و منطقة قالمة ثم قسنطينة وبذلك تكون هذه الأخيرة مربوطة بواجهتين بحريتين تمثلتا في ميناء عنابة وسكيكدة، بالإضافة الى طرق أخرى، وإن قل امتدادها فإن دورها العسكري والتجاري يفرض على الإدارة الاستعمارية إنشائها ونذكر ذلك على سبيل المثال لا الحصر، الطريق الذي يربط مدينة فيليب فيل بمينائها سطورة على امتداد 4 كلم، وبجاية الى قوراية على امتداد 7 كلم، وكانت سياسية الإدارة الاستعمارية في إقليم الشرق هو ربط المناطق الاستراتيجة الداخلية من عاصمة الإقليم أو حصون أو مراكز عسكرية بالموانئ ومنه إلى البحر وهذا قصد دعم عملية التمويل والتموين العسكري في حالة المقاومة وتنشيط قطاع التجارة الخارجية نحو فرنسا، وكان إقليم قسنطينة قد استفاد جملة من 298.7 كلم في العشرية الأولى للاحتلال الفرنسي للجزائر، ويبقى حالها لا يختلف عن إقليمي الجزائر ووهران، إذ بقيت هي الأخرى تعاني من ارتفاع نسبة الكيلومترات الخاضعة للأشغال والصيانة. **(أنظر الجدول رقم 07):**

جدول رقم (07) : وضعية شبكة الطرقات في إقليم قسنطينة 1837-1841م.

	تعيين ووجهة الطرقات	الطول الكلي بالكلم	في حالة صيانة بالكلم	متبقية للتعديل أو للتحجير بالكلم	مصلحة مكلفة بالاشغال
1	طريق من سكيكدة إلى قسنطينة	90	-	90	هندسة مدنية
2	طريق من سطورة إلى سكيكدة	3.8	-	3.8	جسور وطرقات
3	طريق من عنابة إلى قسنطينة	168	-	168	هندسة مدنية
4	طريق من بجاية إلى حصن Clourel	1.2	1.2	-	هندسة مدنية
5	طريق من حصن Clourel إلى قوراية	1.6	1.6	-	هندسة مدنية
6	طريق من بجاية إلى قوراية	1.6	1.6	-	هندسة مدنية
7	طريق من عنابة إلى حصن Génors	7	-	7	جسور وطرقات
8	طريق من عنابة إلى وادي كرِزَاسْ	6	-	6	جسور وطرقات
9	طريق من عنابة إلى لاروش	8	-	8	جسور وطرقات
10	طريق من قسنطينة إلى البحر	11.5	-	11.5	جسور وطرقات
	المجموع لكل أقاليم قسنطينة	298.7 كم	44 كم	294.3 كم	

Source: T.E.F 1840, op cit p 139, 142.

ومما يلاحظ أن رزنامة مشاريع الطرق في بدايات الاحتلال لم ترد فيها ذكر مشاريع الطرق أو حتى مقترحات مشاريع خطوط توغل نحو الجنوب، بحيث أن شبكة طرقات إقليم الشرق لم ترد فيها مقترحات نحو باتنة وبسكرة، وهذا لكون أن الجيش الفرنسي لم يتمكن من السيطرة التامة على الشمال، ولا زال يتلقى ضربات المقاومة الشعبية، كما أن إقليم القبائل الصغرى والكبرى لا زال يشكل حصنا منيعا للأهالي ضد المد الفرنسي في الجزائر (**انظر إلى الملحق رقم 12**).

4- مرحلة الغزو الكلي وتطور شبكة الطرق 1842-1852 (طريق السيطرة):

إن جداول المؤسسات الفرنسية للسنوات التالية (1839- 1840-1841-1842-1843-1844-1845) بها العديد من الثغرات المعلوماتية المتعلقة بمشاريع الطرق الفرنسية في الجزائر إذ لا تسمح لنا ببناء صورة واضحة حول حيثياتها والمتمثلة في: ورشات الإنجاز، تاريخ التسليم وغياب مصلحة الإنجاز في بعض الأحيان، كما أنها تميل في بعض الأحيان بالذكر والشرح للمشاريع المنجزة من طرف الهندسة العسكرية مهملة بذلك مصلحة الجسور والطرقات، فجدول المؤسسة الفرنسية 1841م والذي تم نشره (في ديسمبر 1842 م) يعطينا ملخص حول مشاريع الطرق المنجزة من طرف الهندسة العسكرية، ومعلومات غير مضبوطة حول الأشغال التي قامت بها مؤسسة مصلحة الجسور والطرقات، كون أن هذه الجداول تدخل ضمن النشريات الرسمية لوزارة الحربية، بينما يذهب جدول المؤسسات الفرنسية سنة 1842-1843 م (المنشور في مارس 1844م) إلى إعطائنا معلومات مضبوطة حول المصاريف التي أنفقت على أشغال الهندستين المدنية والعسكرية، دون الفصل بين المصلحتين، كذلك الحال لجداول 1843-1844م اللذان نشرا في ماي 1845، وجدول 1844- 1845م (نشر في ماي 1846م) فهي تعطينا حقائق رقمية حول المصاريف التي أنفقت على أشغال الهندستين المدنية والعسكرية، في حين أن جداول 1846-1847م الى 1849م لا تعطينا معلومات كافية حول سنة إنهاء الأشغال أو التسليم المتعلقة بالطرق[1]، على الرغم من أن الأشغال بعد 1846م هي تحت مراقبة لجنة طرقات التي تأسست في هذه السنة وأسندت إليها مهمة توزيع الأشغال على الهندستين بالإضافة إلى رقابة المشاريع وهذا بعد النزاع الذي قام بين الهندستين، والذي سبق الإشارة إليه.

4-1- سياسة بيجو في الجزائر :

إذا كان لويس فيليب قد إنتابه الريب والتردد بين الإحتلال الجزئي أو السيطرة الكلية الواسعة على مستعمرة الجزائر، فإن "تيير"(Thiers) رئيس حكومة فرنسا وبتأثير من البرجوازية الفرنسية قد أعطى لحاكم الجزائر الجنرال "بيجو" تسهيلات وإمكانيات كبرى قصد الدفع بالتوسع الاستعماري نحو السيطرة الكلية، وقد كتب الجنرال "بيجو" إلى السلطات الفرنسية يقول: " ... ستطلب الجزائر ولمدة طويلة

(1) Ministère de la Guerre: T.E.F: 1846-1847-1848-1849, op cit, pp 319-322.

المنتجات الصناعية من فرنسا، بينما تستطيع الجزائر تزويد فرنسا بكميات هائلة من المواد الأولية اللازمة للصناعة ".[1]

إلى جانب نظرة بيجو الإقتصادية القائمة على استغلال مستعمرة الجزائر كسوق لفائض الإنتاج الفرنسي ومصدر للموارد الأولية اللازمة لصناعتها، وهذا بإدعائه أن سابقيه لم يحسنوا استعمال المدفعية والهندسة العسكرية معا، وأنه ينوي بالذهاب بالتوسع الاستعماري إلى أبعد حد ممكن، إذ عرفت سياسة بيجو بأنها تنقسم إلى قسمين: مدنية وعسكرية ، أما المدنية فهي تركز على توسيع نطاق الإستيطان على حساب أراضي الأهالي المغتصبة وإحلال الانسان الأوربي في مكان العربي، مع القضاء على مقومات المجتمع العربي[2] وهذا ما يعرف برومونة الجزائر.

أما سياسته العسكرية فقد تمثلت في مطاردة الأمير والسيطرة على أغلب المدن التي كانت بحوزته مثل تلمسان، تاقدامت، تازا ... الخ [3]، وقد وصلت السياسة التوسعية العسكرية لبيجو إلى المناطق التي كانت نائية عن الفرنسيين حيث دخل مناطق الحضنة والقبائل والزيبان، مما نجم عن كل هذه التوسعات تراجع مقاومة الأمير إلى الجنوب [4]، وصلت به الى أن سقطت الزمالة (عاصمته المتنقلة) سنة 1843م على يد الدوق دومال، حيث تراجع المردود العسكري للأمير بحيث أصبح يعتمد على حرب العصابات وعلى الضربات الخاطفة ، في حين أن السياسة العسكرية لبيجو إرتكزت على خلق نظام جديد يدير به الحرب ضد الأمير[5]، بحيث اعتمد على جيش خفيف العتاد يتميز بأنه متحرك ومتنقل من منطقة الى أخرى، وهذا عبر شبكة طرق منجزة من طرف الهندسة العسكرية الأمر الذي سهل له شن حملات كبرى على القبائل المساندة لمقاومة الأمير ومحاصرته مما اضطره إلى الهروب الى المغرب[6].

4-2-تطور شبكة الطرق على عهد بيجو 1841- 1847 م

على عهد بيجو سلك سياسة مخالفة عن سابقيه حتى في كيفية شق وبناء الطرق، إذ لم يصبح تخطيط الطرق هدفا أساسيا، معتمدا في ذلك على الطرق الرومانية القديمة كتخطيط أولي لهذه الشبكة [7]، كما جعل من الخط الممتد من الغرب إلى الشرق (تلمسان، معسكر، ثنية الحد، بوغارة، قسنطينة) خط إتصال

---

[1] المياسي (إبراهيم): توسع الاستعمار الفرنسي في الجنوب الغربي الجزائري (1881- 1912م)، منشورات المتحف الوطني للمجاهد، الجزائر، 1996، ص 80.

[2] Un officier de l'armée d'Afrique : Colonisation de L'Algérie , op cit , pp 9-10

[3] FOURMESTRAUX,(E). : Les Budgets de l'Algérie et de la Tunisie (1883), imp et Librairie Administratives Paul Dupont, 1882, Pp 14-15.

[4] D' IDEVILLE (Henry): Le maréchal Bugeaud d'après sa correspondance intime et des documents inédits. 1784-1849, tome troisième, Librairie de firmin- Didot et C[ie], Paris, 1882, p-p 90-120.

[5] FOURMESTRAUX (E).. , op cit, p 15.

[6] حرب(أديب) ، المرجع السابق ، ص 356

[7] DELFRAISSY : Colonisation de l'Algérie par le système du général Bugeaud , impr, de l'Association ouvrière , Victor Alliaue et c[ie] , Alger , 1871 , p 16.

وجبهة متقدمة نحو الداخل لا بد من ربطها بطرق عمودية نحو البحر أي الموانئ لتكون خطوط تمويل وإمداد للجيش الذي كان من مهامه العسكرية ملاحقة الأمير عبد القادر وأتباعه ، حيث يدخل مخطط هذه الشبكة التي رسمها الجنرال بيجو ضمن إستراتجياته العسكرية لملاحقة والتضييق على مقاومته[1].

أما على مستوى المصالح والمؤسسات التي تشرف على إنجاز وشق الطرق، فإن مصلحة الجسور والطرقات والتي أوكلت لها مهمة إصلاح موانئ الجزائر وتهيئتها في بداية الإحتلال، ورغم أنها تعتبر من المؤسسات المدنية نجدها تتحد مع الهندسة العسكرية ذات الطابع العسكري في عهد بيجو، على شكل هيئة جديدة أطلق عليها لجنة التجفيف وشق الطرق سنة 1846 م ، وتسلم لها مهمة شق الطرق من أجل دفع عملية غزو التل الجزائري، وهذا على الرغم من الخلافات السابقة التي نشبت بين مؤسستي مصلحة الجسور والطرقات والهندسة العسكرية [2].

ومن بين العوامل التي عرقلت عملية توسع شبكة الطرقات في بداية الإحتلال، إشتغال اليد العاملة التابعة لمصلحة الهندسة العسكرية ومصلحة الجسور والطرقات بمشاريع أخرى ضرورية فرضتها الحاجة منها تجفيف المستنقعات التي إعترضت التوسع الكولونيالي سواء في مدينة الجزائر أو مقاطعة وهران حيث تم تجفيف ما يقارب 1200 هكتار تحولت في ما بعد إلى أراضي زراعية، أيضا مشروع شبكة الري وصرف المياه لصالح المراكز الإستطانية المستحدثة التي كانت بحاجة عاجلة وضرورية لمثل هذه المشاريع[3].

إن المخططات التي تمت دراستها وتحقيقها على أرض الواقع كمشاريع تنفيذية لشبكة الطرق، قد عرفت تطورا ملفتا في الفترة الواقعة ما بين (1840-1847م) أي إبان حكم الجنرال بيجو، بحيث نلاحظ إرتفاع الإمتداد الكيلومتري للمقاطعتين الوسطى والغربية، 616 كلم كطرق منجزة و 1108 كلم كمشاريع في طور الإنجاز، ومن أهم هذه الطرق التي تم إنجازها هي الطريق الرابط بين مضيق الشفة والمدية والذي يتفرع متجها نحو الثنية والموزاية . [4]

ولقد وضعت هذه المخططات من الطرق لتخدم الأهداف المسطرة لها والتي تمثلت في:

- خدمة الأفكار التوسعية الاستعمارية بأن تكون في متناول الجيش المتحرك، قصد السيطرة على كامل الشمال الجزائري أو كما يعبر عنه التل الجزائري.
- أن تخدم الحركة المدنية التجارية المتواصلة بين أطراف المستعمرة وفي اتجاهاتها المختلفة الداخلية والساحلية. [5]

---

(1) حرب(أديب) ، ج 2 ، المرجع السابق ، ص 346-347.

(2) LARCHER (Émile) , op cit , p 372.

(3) انظر إلى المبحث الثالث من الباب الاول من هذه الدراسة

(4) PELLISSIER (Eugene) : Annales Algériennes , op cit , P 237.

(5) AZAN (Paul); les Grands Soldats …. , op cit, p 71.

ففي مقاطعة الشرق (قسنطينة) يعتبر الطريق الرابط بين ميناء سطورة ومدينة فليب فيل (سكيكدة) غلق محكم للمثلث الإداري الذي عمد على تخطيطه الجنرال فالي وأوصى بإنجاز الطريق الرابط بين سكيكدة قسنطينة 90 كلم، وقسنطينة القالة 158 كلم ، وبذلك تصبح الإدارة المركزية لإقليم الشرق القديمة الممثلة في عنابة والإدارة المركزية الجديدة الممثلة في قسنطينة في حماية واتصال مباشر بموانئ كل من عنابة سكيكدة والقالة ،(**أنظر إلى الملحق رقم 14**)، وزاد هذا الدعم ربط الإدارتين المركزيتين لإقليم الشرق عنابة قسنطينة بطريق على امتداد 158 كلم، هذا على مستوى الداخل، أما بالنسبة لخارج هذا المثلث ربط عنابة بتبسة حتى يكون له تطلعات حدودية إلى تونس.[1]

ومما تقدم نخلص إلى أن منّ أهم النتائج العسكرية التي حققها جيش شمال إفريقيا بقيادة الجنرال بيجو، صاحب نظرية التوسع الكلي والسيطرة على التل الجزائري، القضاء على مقاومة الأمير عبد القادر الجزائري التي ظلت حاجزا منيعا يقف دون تقدم جيش شمال إفريقيا وأشغاله العمومية، لتتفرغ الإدارة الفرنسية إلى إنشاء شبكة من الطرق تضمن لها السيطرة المحكمة على كافة أقاليم البلاد المحتلة، وهذا عن طريق إنشاء خطوط جديدة أو ما سيعرف فيما بعد بطريق السيطرة، تحمل خاصية لم تظهر في المراحل الأولى ألا وهي الربط بين الأقاليم، مما ينبئ أن جيش شمال إفريقيا قد تحكم في الوضع من الناحية الأمنية وبدأ ينظر إلى الإقليم الجزائري من ناحية استراتيجية، تضمن له إخضاع بعض القبائل التي لا زالت تعرقل تقدمه، خاصة منها المتواجدة في إقليم القبائل الصغرى والكبرى وإقليم الأوراس قلب الشرق الجزائري والقبائل المتاخمة للجنوب الجزائري أو الصحراء ، فقد كانت سياسة بيجو تهدف إلى جعل هذه القبائل محاصرة بشبكة من الطرق بحيث تسمح للجيش بالتنقل السريع وإمداده بالعتاد والعدة.

(1)Ministère de la Guerre, T.E.F., en 1840 , op cit , p 112.

الفصل الثاني:

شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر (طريق السيطرة 1848-1870 م).

تكتسي المواصلات بصفة عامة أهمية كبرى من ناحية السيطرة الأقتصادية والأستراتجية والعسكرية لحسم الأمور لصالح طرفا على حساب طرف آخر، فالدولة تعمل على تأمين خطوط مواصلاتها لتسهيل التبادل ضمن أراضيها ومع الخارج ، والقائد العسكري يحرص على حمايتها مثل حرصه على شل مواصلات عدوه والقضاء عليه ، واعتبر نابليون بأن سر فن الحرب يكمن في السيطرة على طرق المواصلات . ويجب ان تكون خطوط المواصلات متشعبة ومنظمة ومحمية من جمع أخطار العدو، فإذا توصل أحد الجيشن من شل خطوط مواصلات خصمه إستطاع السيطرة على أرض المعركة وعرض بلاده للخطر [1]

1 - شبكة الطرق بعمالة الجزائر إلى غاية 1860 م.

من الشرق نحو الغرب تعتبر الطرق وسيلة تطويق وسيطرة على القبائل المناوئة لتوسع الجيش الفرنسي، فالطريق الرابط بين أومال وسطيف الذي بدأت فيه الأشغال سنة **1850** م هو امتداد لشبكة الطرق المنجزة في إقليم قسنطينة، بالإضافة إلى الطريق الرابط بين برج بوعريريج و العاصمة سنة **1852**م ، فهاذين الخطين يمثلان تطويقا لكل القبائل الصغرى والكبرى واللذان إستغلهما المارشال راندون*

---

[1] أديب حرب ، المرجع السابق ، ج 1 ، ص 344.

* راندون هو جاك لويس سزار أليكساندر كونت، Alescandrconn -jacques Louis-césar نشأ في عائلة بروتستانتية وولد في 25 مارس1797م، وقد تربى تربية عسكرية، عند بلوغه سن 16 عين كرقيب في الجيش في 11 أفريل 1812م، وفي سن 19 تقلد رتبة مقدم، وفي معركة موسكوفا إرتقى لرتبة ملازم أول وهذا كمكافئة لإنجازاته في ميدان المعركة وارتقى لرتبة نقيب، كما تجدر الإشارة أن راندون قد قدم خدمات كبيرة لملك فرنسا، وبعد 1830م وصل إلى رتبة عقيد للوحدة الثانية لمحاربي إفريقيا، وكذالك ضابط للفيلق الشرفي. وبدأ مساره في الجزائر سنة 1838م برتبة عقيد في الفيلق الثاني لجند القناصين بوهران، وقد شارك في أغلب العمليات العسكرية خلال السنوات 1838-1847م، وفي 1841م أصبح قائد لناحية عنابة، وفي سنة 1847 م منحت له قيادة الوحدة الثالثة العسكرية، وخلال 1848 م أصبح مديرا لشؤون الجزائر بوزارة الحربية، أما في1851 م عين وزيرا للحربية ثم عاد إلى الجزائر بصفته حاكم عام في 11 سبتمبر1851 م، إلى وقت إنشاء وزارة الجزائر والمستعمرات في 24 جوان 1858م، وقد أعطيت لراندون صلاحيات ليطبق مشاريعه الهادفة إلى توسيع الاستيطان، ومن أهم العمليات التي قام بها أثناء ولايته حملتين كبيرتين: الأولى سنة 1853م ضد سطيف، بجاية، جيجل، أما الثانية فكانت ضد بلاد القبائل سنة1857م، بالإضافة إلى عملية البابور سنة 1858 م وعملية سباو1854 و1857م، حيث أخضع كل القبائل لحكم فرنسا بين دلس وبجاية، وفي 15مارس 1856م =ترقى إلى رتبة ماريشال، وكان من أهم إنجازاته إخضاع بلاد القبائل والقضاء على ثورة لالة فاطمة نسومر، حيث تمكن =من ذلك إثر معركة إيشريضن 24 جوان 1857م. ثم عينه الإمبراطور نابليون الثالث وزيرا للحربية واشتهر خلال هذه الفترة (فترة الستينيات من القرن19) بسياسة المحتشدات التي دعا إليها و تمسك بها واعتبرها خير وسليه للتهدئة أي القضاء كما تقلد منصب وزير الحربية سنة 1860-1867م، أنظر إلى .NACISSE(Faucon) : livre d'or de l'algérie, Jacob,paris,1889,pp 507,508 ، وللتوسع أكثر أنظر عبيد(مصطفي)، دراسة في رسالة نابليون الثالث إلى الماريشال بيليسي وهران 06 فيفري 1863 مجلة المصادر، ع 25، قسم التاريخ جامعة المسيلة ، ب .س،ص259.

فيما بعد، في إخضاع منطقة القبائل الصغرى والكبرى، حيث هيأ خطة لفتحها والقضاء على الثائر شريف بوبغلة، فبمجرد وصوله إلى الجزائر سلك طريق روما إذ ابتدأ بتخطيط وتعبيد الطرق، فأحيا الطريق الرئيسية الرابطة بين بجاية ودلس ثم الطريق ما بين سور الغزلان وسطيف فبجاية التي أنشئت في سنة 1850م، وعندئذ هاجم القبائل الكبرى ثم القبائل الصغرى فقضى على المقاومة وذلك في سنة 1857م[1]،وقام ببناء حصن سمي بالحصن الإمبراطور(le fort - -empereure) والذي سيعرف فيما بعد بالحصن الوطني (Fort-National)، وكتعزيزا وتدعيماً لاستراتيجية هذا الحصن فلقد عمد راندون على شق شبكة من الطرقات.[2]

وقد كان سبقه إلى الهجوم على القبائل سلفه المارشال بيجو الذي هاجم سنة 1844 م قبائل بني عباس ، فأحرق دورهم و أشجارهم إلا أنه لقي مقاومة ألزمته الإنسحاب، ليأتي دور راندون الذي نجح في القضاء على المقاومة بالقبائل الصغرى وبقبائل الحضرة، وتابع خطته الجهنمية نحو القبائل الكبرى فهاجم بجاية سنة 1851م، وبعد انتقاله إلى وادي سبو حاربه المارشال *(polisser)* والجنرال *(bosquet*) ورجعوا بخفي حنين، ثم أستشهد بوبغلة في معركة بسيطة مع السكان بضواحي تازفالت، وذلك سنة 1854م وفي هجومات الوالي العام راندون على القبائل الكبرى ظهرت المقاومة العنيفة لأول مرة في تاريخ حرب الجزائر لم تسبق مشاهدتها للجيش الفرنسي فبهرته.[3]

وإلى الغرب فقد شكلت مدينة تيارت الباب الجنوبي الذي يقطع ما بين إقليمي وهران والجزائر، فكانت الطرق المتمثلة في الطريق الرابط بين تيارت مستغانم سنة 1852م وتيارت الشلف *(Orleons Ville)* (1852م)، تيارت مليانة 1853م [4]، تشكل حزاما أمنيا على إقليم وهران والجزائر من الإنتفاضات القادمة من الصحراء، خاصة منها ثورات عائلة أولاد سيدي الشيخ الذين كانوا قد دخلوا تحت لواء الأمير

---

[1] ROY, (Just-Jean-Étiennem): Histoire de l'Algérie, depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours, 4 édition, Tours Alfred mame et Fils éditeurs, 1880, p p 295,296.

[2] RENARD (Abel) : Histoire de l’Algérie, Librairie de l’ Hachette et C^ie,, Paris , 1910 , P 30.

[3] المهدي البوعبدلي: المرجع السابق ، ص 533 .

[4] Ministère de la Guerre: Tableau de la situation des établissements français dans Algérie 1854-1855. Imprimerie impérial, Paris , pp 462,463.

عبد القادر في مرحلة سابقة وكانوا يشكلون مصدر خطر على المصالح الفرنسية بالمنطقة. [1]

أما بالنسبة لمنطقة الأوراس فكانت الطرق التي إنطلقت من قلب عاصمة الشرق قسنطينة، والمتمثلة في الطريق الرابط بين قسنطينة بسكرة أحد أبواب الصحراء الشرقية (1852م)، والطريق الرابط بين قسنطينة تبسة أحد المراكز الكبرى الحدودية بين تونس والجزائر سنة 1854م[2] ، بالإضافة إلى الطريق الرابط بين عنابة أولى مراكز الاستعمار في الساحل والتي تحوي على ميناء هام إلى غاية تبسة الذي تم انجازه مابين 1852-1854 م [3]، شكلت هذه الرباعية من الطرق حصارا وعينا رقابية على قبائل الأوراس، فإلى جانب هذه التخطيطات العسكرية للقضاء على المقاومة الجزائرية غربا وشرقا ، فقد كان لفرنسا في هذه المرحلة حسابات ذات طابع اقتصادي، وهي محاولة السيطرة على أكبر أسواق الجزائر

---

[1] ثورة أولاد سيدي الشيخ: اندلعت ثورة أولاد سيدي شيخ بالجنوب الوهراني ، وكانت دوافعها كالعادة الأوضاع المتدهورة والظلم الاستعماري، وما زاد طين بلة عند اعتداء جنود الصبايحية التابعين للمكتب العربي بالبيض على سي فضيل كاتب سي سليمان بن حمزة زعيم أولاد سيدي الشيخ يوم، وكان أول لقاء بالعدو يوم 8 أفريل 1864 في معركة عوينية بوبكر شرق البيض، أين قام المجاهدون بهجوم مفاجئ على مخيم الجيش الفرنسي كبدوا خلاله العدو خسائر فادحة في الأرواح حيث لم ينجى منها حتى قائدهم العقيد بوبريتر Beaupretre الذي قتل على يد سي سليمان بن حمزة قائد الثورة ، ولكن هذا الأخير قتل أيضا من طرف حراس العقيد الفرنسي، ليخلفه أخوه سي محمد بن حمزة، وامتدت الثورة إلى عدة مناطق من ارض الوطن، قادها كل من سي الأعلى بالصحراء الشرقية في ورقلة وسي الأزرق بلحاج بالونشريس والنعيمي ولد جديد ببوغار، هذا بالإضافة إلى انضمام سيدي الشيخ بن الطيب زعيم أولاد سيدي الشيخ فرع الغرابة وقاموا بمهاجمة المراكز الفرنسية، وأمام هذا الوضع الخطير جندت فرنسا كل قواها للتصدي لهم، فعينت لهم أربع جنرالات، فأرسلت الجنرال يوسف إلى جبال العمور، ودولين إلى جنوب وهران وليبهير إلى جنوب تيارت، والجنرال روز إلى فليته لمحرقة سي الأزرق بلحاج، لكن رغم هذا الدعم الكبير لم يستطيعوا فعل شيء أمام صمود المجاهدين، بل بالعكس زادت وقعة المعركة اتساعا في كل من مشرية والأغواط وسعيدة ، وانضم إليهم الزعيم ناضر بن شهرة في ورقلة وقاموا الثوار بمهاجمة الكتائب الفرنسية وتدمير مزارع المعمرين والمؤسسات الاقتصادية الفرنسية، وكرد فعل قام الجيش الفرنسي بتدمير القرى ومصادرة ممتلكات القبائل الثورية، وفي 22 فيفري 1865 استشهد الزعيم الثاني للثورة في معركة سيدي شيخ ، فخلفه في قيادة الثورة أخوه سي احمد ولد حمزة، ولكن القائد الحقيقي كان عمه سي الأعلى وهذا نظرا لصغر سن سي أحمد وخاض الاثنان عدة معارك ضد الاستعمار من بينها معركة حاسي بن العتاب وغار القيفور عام 1866 تكبد خلالها الطرفان خسائر في الأرواح والعتاد، وفي 1868 توفي الزعيم الثالث للثورة سي احمد بمرض الكوليرا ، فتحمل أخوه سي قدور ولد حمزة إلى جانب عمه سي الأعلى، فقاموا بمهاجمة القبائل المعارضة والمتواطئة مع الاستعمار الفرنسي، وفي 17 افريل 1871دارت معركة عنيفة بين قوات سي قدور ولد حمزة وجيش الضابط الفرنسي دي ميلوزا في منطقة سعيدة تضرر فيها الجانبان، ورغم المحاولات الفرنسية المتكررة للدخول في المفاوضات مع أولاد سيدي شيخ لتوقيف القتال، إلا أنها لم تنجح وبقي الوضع هكذا حتى تقلص نشاط الثورة شيئا فشيئا ليفسح المجال من جديد لثائر آخر من أولاد سيدي الشيخ أكثر صمودا وشجاعة وهو الشيخ بوعمامة، انظر: العربي منور ، تاريخ المقاومة الجزائرية في القرن التاسع عشر دار المعرفة، الجزائر، 2006 ص ص 211-213.

[2] Anonime : L'œuvre de l'arme du génie en Algérie (1830-1930), Revue du génie militaire, op cit, p 329.

[3] Ministaire de guerre: T.E.F. 1854-1855, op – cit, p 475.

على الخط الصحراوي الشمالي، وهما الجلفة والأغواط حيث تم فتح هذا الطريق سنة 1854م [(1)]، على إعتبار أن مدينة الأغواط بوابة رئيسية وسطى على الصحراء، فهي أحد أهم معابر التجارة الصحراوية القادمة من السودان الغربي نحو مدينة الجزائر بالشمال، كأقصى نقطة تربط التجارة الصحراوية بالساحل وهو من أقدم المسالك التجارية، ولقد تفطن إليه الاستعمار الفرنسي واهتم به[(2)]، ومن أهم المناطق التي يعبر عليها هذا المسلك إنطلاقا من الشمال نحو الجنوب هي الجزائر، بوفاريك، البليدة، المدية، وبوغار الجلفة وصولا إلى الأغواط [(3)] ، ولقد بلغ طوله 396 كم، وعملت الإدارة الفرنسية على رسف وتحجير الجزء الشمالي منه، الجزائر البليدة، بوغار، وإلى مدينة الأغواط وهذا في مراحل متقدمة من عمر الاستعمار في الجزائر، بينما بقي المقطع الصحراوي الرابط بين الأغواط إلى تمبوكتو معبر طبيعي صحراوي خاص بالقوافل التجارية[4]، كما تعتبر سوق للتبادلات التجارية الشمالية والصحراوية، فأرادت الإدارة الإستعمارية وضع يد على هذه السوق، بالإضافة إلى أن هذه المنطقة مهمة استراتيجيا وعسكريا، إذ اتخذت كمركز متقدم للمقاومة في الصحراء(مقاومتي الشريف بن عبد الله وناصر بن شهرة)، التي أصبحت تشكل تهديدا على البعثات الإستكشافية والقوافل التجارية[5]، ومن بين الطرق التي تم إتجازها في هذه المرحلة الطريق الرابط بين المدية وبوغار، الذي بدأت الأشغال به سنة 1851م، خلافا على المقاييس السابقة، فقد فتح هذا الطريق على عرض 4 أمتار ليوسع إلى 08 أمتار، ويبدوا أنه خط عسكري بحت أي أنه أنجز حسب ما تقتضيه الأولوية العسكرية، الذي يحتاج إلى عرض متضاعف حتى يسمح بتنقل القوافل السيارة سنة 1853م، سجلت لنا جداول المؤسسات الفرنسية إنشاء 18 كلم منه لتبلغ الأشغال به 1854 م ما قدره 23 كلم محجرة، لتصل الأشغال ذروتها سنة 1855م، أين بلغت الهندسة العسكرية مسافة 35 كلم تحجير. [(6)]

وللتحكم في التجارة الداخلية بين الشمال والجنوب عملت على ربطها بخط يربط بين بجاية وبوسعادة وذلك مابين سنتي 1850-1856[(7)]، كما تعتبر منطقة بوسعادة والجلفة سوقا كبرى لأجود المواشي[(8)] وبهذين الطريقين تصبح السلطة الفرنسية قد تحكمت في التجارة الداخلية والصحراوية على حد سواء بعد سيطرتها على تجارة الشمال أو التل .

---

(1)Anonime : L'œuvre de l'arme du génie en Algérie .. , op cit , p 312
(2)MANGIN (E.): Notes sur l'histoire de Laghouat, Revue africaine journal des travaux de la Société historique algérienne. , N° 216, 1er trimestre, 1895, Adolphe Jourdan Libraire – Éditeur , Alger , pp109-145 .
(3)MAISTRE (Jules): Europe ET le Sahara, Imprimer Manufacture de la Charité, 1907, p 04.
(4) GGA ; État actuel de l'Algérie (1862), op cit, p 43. و يحي بوعزيز، مع تاريخ الجزائر ... ، المرجع السابق، ص112.
(5)MAUROY (P.) : Question d'Alger en 1844, Appendice sur le commerce de l'Algérie avec l'Afrique centrale, Ed. °3, M, Waille Libraire – éditeur, Aout 1844, pp 66,67.
(6)GGA : conseil supérieur de gouvernement (procés – verbaux des délibérations session de 1869) , imprimerie typographique et lithographique bouver, rue Bab-Azoun, Alger, 1869, p 12.
(7)Ministaire de la guerr : T.E.F. 1854-1855,op, cit, p 476.
(8)P.L.M. : Atlas d'Algérie, Alger, Oran, Constantine, éditée avec le concours et la collaboration du gouvernement général de l'Algérie, sd, p 06.

من بين الطرق التي عرفتها شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر نوع يتميز بكونه أنجز من أجل السيطرة على منطقة معينة، وبسط نفوذ جيش شمال إفريقيا عليها، وهو النوع الثاني من الطرق بعد طرق التوغل التي عرفتها في المرحلة الأولى من الاحتلال، ولعل من أهم طرق السيطرة ما يلي:

- **طريق الجزائر البليدة:**

ولقد بدأت الأشغال في هذا الطريق منذ المراحل الأولى للإستعمار الفرنسي للجزائر سنة 1832م وكان ذلك تحت قيادة الدوق روفيقو، ويعتبر هذا الطريق من أنشط الطرق حركة واستعمالا من بين الأربع طرق التي تنطلق من العاصمة، بحيث أنه يعتبر جسر تجاري من مدينة الجزائر وإلى البليدة ، وهو موزع تجاري لكل من هذه المدن (دالي ابراهيم، الدويرة، بوفاريك، المدية، مليانة، القليعة)[1]، وبالنسبة للقرى وبعض المراكز الفلاحية التي تم تأسيسها من طرف المعمرين، والتي توجد على طول الطريق، ولكون أن تربتها طينية تكثر فيها الأخاديد والنتوءات مما جعل مسلك هذا الطريق صعبا في بعض المقاطع خاصة في فصل الشتاء، لذلك أوكلت إلى مصلحة الجسور والطرقات مهمة التحجير والقيام بعمليات الحفر الجانبي لإنشاء قنوات المياه وصرفها، ولقد تم إنجاز ما يقارب سبعة كلم في حالة صيانة سنة 1838م[2] وفي سنة 1842 م بلغت نسبة التحجير حوالي 40 كلم، بطريقة جديدة وصالحة للإستعمال لتبلغ مصاريف هذا الطريق سنة 1852م، 70.000 فرنك فرنسي وبقي الطريق خاضع للصيانة[3].

كما عملت مصلحة الجسور والطرقات على إنجاز تفرعات من مدينة البليدة مرورا بشعاب الشفة متوجهة نحو مليانة، لتنتهي الأشغال به سنة 1849م، ويصبح السير فيه طبيعيا، بالإضافة إلى تفرع آخر من البليدة إلى القليعة وهذا بغرض ربط المركز الاستيطاني البحري الذي أنشأته الإدارة الاستعمارية 1846[4]، لتنتهي أشغال هذا التفرع سنة 1860م، أما التفرع الأخير فهو نحو مدينة المدية عاصمة بايلك التيطري وهذا من إنجاز مصلحة الجسور والطرقات، تحت إشراف المصالح العامة للهندسة والتي كانت تخضع لجيش شمال افريقيا، وسنأتي على التفصيل فيه ضمن الطريق الرابط بين الجزائر والمدية، الذي بدأت فيه الأشغال في 1846 م لتنتهي سنة 1859م . [5]

- **الطريق الرابط بين الجزائر والمدية:**

طريق المدية عبر بئر خادم والبليدة، ويعتبر من أهم الطرقات في مقاطعة الجزائر، وهذا نظرا لكثافة التردد عليه، كونه يربط بين مقاطعتين إداريتين قديمتين تابعتين للنظام التركي، وهما بايلك التيطري، ودار السلطان، وهو من أنشط الطرق التجارية في المنطقة، الذي يربط ميناء الجزائر بأولى أكبر المناطق

---

(1) BETEUIL (Arséne): L'Algérie Française, op cit, p 288.

(2) Ministère de la Guerre: T.E.F 1838, op cit, p 78.

(3) Ministère de la Guerre: T.E.F. 1854-1855,op cit, p 453 .

(4) Ministère de la Guerre: T .E.F, 1846-1847-1848-1849,. Op cit, p319.

(5) Anonime, L'œuvre de l'arme du génie en Algérie…, op cit, pp 303-304.

الداخلية نشاطا وكثافة [1]، وهو يمتد على طول 91 كم، حيث تخضع مسافة 54 كم منه، وهي الواقعة بين مدينة الجزائر ومضيق الشفة، إلى أعمال الرصف والصيانة، مع إضافة جسر على مستوى الشفة. أنظر إلى الشكل رقم (01).

الشكل رقم (1) : إنجاز جسر مضيق الشفة على الطريق الرابط بين البليدة – مدية.



1Source :A.N.O.M : G.G.A , Fons ministériels F80/146

وقد أنشأ هذا الجسرعلى واد المرجة و ذلك لعامل الانحدار الشديد الذي يظهر على الشكل و الذي لم يكن يسمح بشق الطريق عليه اضافة الى عمق الواد و ضيقه في هذه المنطقة و هي الميزة الغالبة على جل الأودية والمجاري المائية التي كانت لا تصلح للملاحة ونقل السفن، نظرا لضيقها وشدة الإنعراج فيها، كما أنها تشكل عائقا أمام امتداد شبكة الطرق[2]، و الامتداد العمراني والتواصل في مجال النقل بصفة عامة خارج منطقة الشفة[3]، وتسهر مصالح الهندسة العسكرية على الأشغال والترميمات الجارية في هذا الطريق، ورغم العراقيل فان أشغال رصف الطريق خلال هذه الفترة ستجعل منها وسيلة للتواصل المدني والعسكري، وقابلة للاستعمال بالنسبة للعربات المتنقلة بين العاصمة والمدية، وبلغت مصاريف هذه الأشغال على طول الطريق حوالي 600.000 فرنك فرنسي[4] .

---

(1) Ministère de la Guerre , T.E.F: 1854-1855 op cit, p 416.

(2) للتوسع أكثر أنظر الفصل الثالث من الباب الأول، ص 62.

(3) CORTES (Léon) : op cit , p 09.

(4) BEQUET (M) : L'Algérie en 1848, op cit, p 133.

عملت الظروف المناخية والخصائص الطبيعية لتضاريس المنطقة والتي تتميز بكثرة الارتفاعات التي تشوب طول الطريق وكذا المياه التي تقوم بظاهرة الحت التخريبي عند هطول أمطار غزيرة [1] وعلى شاكلة الطرق المحاذية لجبال الألب بفرنسا [*]، كثيراً ما تقع انهيارات صخرية تعمل على سد وقطع هذا الطريق بين الفينة والأخرى، مما يفرض على مصالح الهندسة العسكرية تفريغه من الكتل الطينية والصخرية عن طريق صرفها على ضفاف النهر المحاذي، فلقد عملت هذه الظروف المناخية والصعوبات التضاريسية على جعل الطريق في حالة صيانة دورية دائمة ومكلفة للإدارة الفرنسية. [2]

- **طريق الرابط بين الجزائر ومليانة:**

طريق الجزائر نحو مليانة ويمتد على طول 110 كيلومتر، وإلى غاية منطقة مضيق الشفة، فهو طريق مشترك بين الجزائر والمدية، بحيث تشكل منطقة الشفة نقطة تفرع نحو المدية بالجنوب الشرقي أومليانة باتجاه الجنوب الغربي، أما التفرع الأخير وهو المعني بالدراسة، يمر على منطقة حجوط إلى غاية بوركيكة Bourkika، ثم منطقة شرشال وصولا إلى مليانة [3]، فالطريق الرابط بين العاصمة ومليانة الذي يؤدي إلى Orléanville الشلف حاليا نحو مستغانم، وتكمن أهميته في فتح مجال التواصل بين العاصمة و مقاطعة الغرب، التي كانت في السابق مقتصرة على تنقلات الجيش، وهذا بعد إنشاء جسر أمريكي بطول 36 مترا[4]، على مستوى نهر Mina بالشلف، مقدما بذلك خدمات لا غنى عنها في تنقلات فرق الجيش خاصة عند حدوث ثورات قبائل المنطقة خلال سنتي 1845- 1846[5].

- **الطريق الرابط بين الجزائر وشرشال عبر بني مناد وبني مناصر** : لقد أثارت حيطت وحذر وهدوء الأمير عبد القادر طمع الحاكم العام فالي في تحقيق توسع نحو الداخل وهذا بإحتلال مدينة شرشال وتحويلها إلى مركز عسكري متقدم والتي كانت ضمن الأراضي التابعة للأمير عبدالقادر وفي منعة عن الفرنسيين لمدة عشر سنوات ، أين أصدر فالي اوامره إلى كل من الجنرالين هوداتو Houdetot ودامبيار Dampierre والعقيد دوفيفيه Duvivier بتجهيز مجموعاتهم المقاتلة والأستعداد للسير بتاريخ 12 مارس نحو شرشال ، فاجتازت بذلك جبال بني مناد وأراضي بني مناصر ثم وادي نادور ووادي هاشم وفي 15 من نفس الشهر وصل فالي الى شرشال التي وجدها

---

(1) CORTES (Léon): op cit, p 09.

(2) BEQUET (M) : L’Algérie en 1848, op cit, p 133.

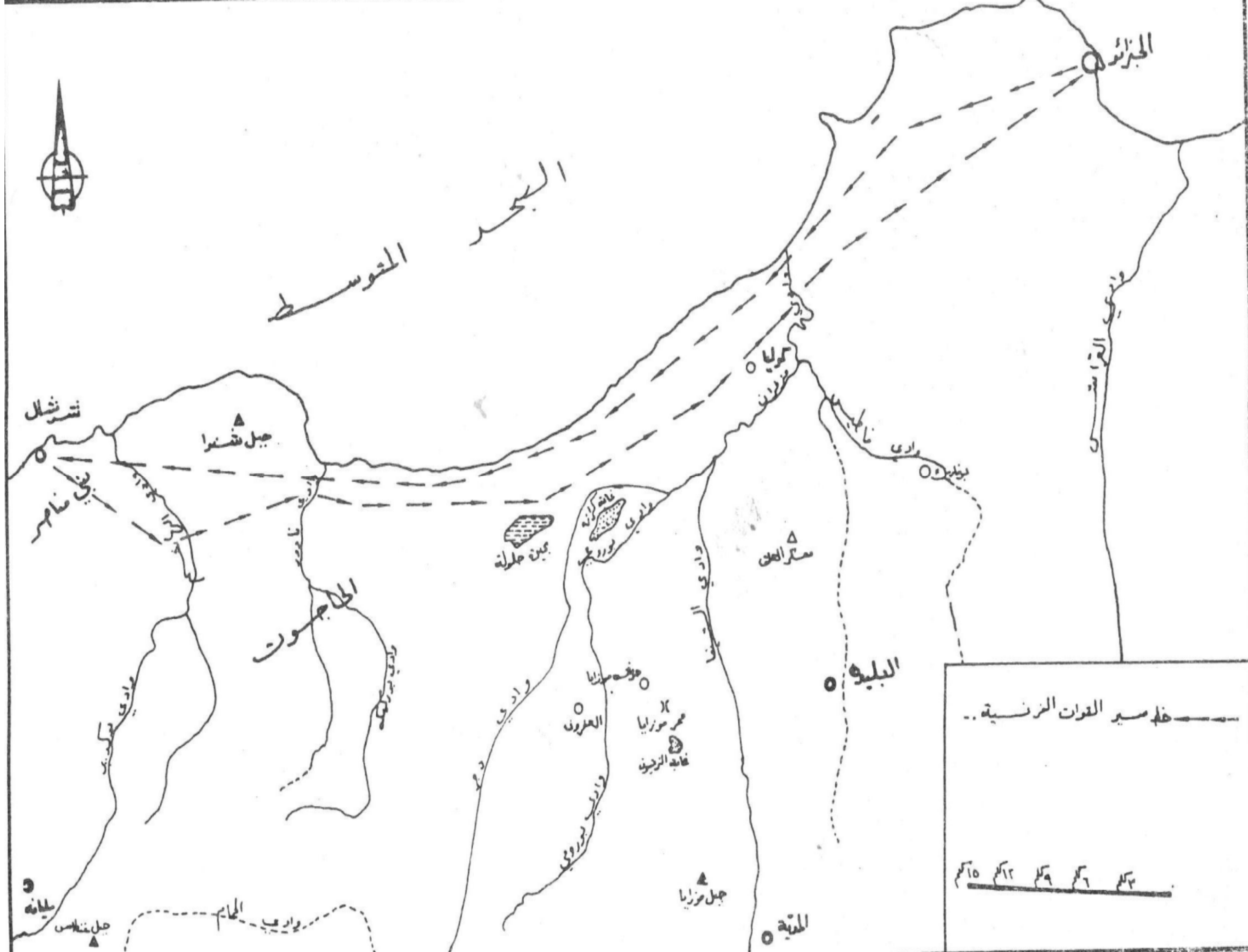
(3) DUVAL(Jules) : L’Algérie, tableau historique, descriptif et statistique. 1ère éd, Librairie de l’ Hachette et Cie, Paris, 1859, p 101.

(4) Ministère de la Guerre: T.E.F, 1846-1847-1848-1849 , op cit, p 319 .

(5) لقد واجهت عملية الإستيطان في منطقة الشلف عراقيل عديدة، من أهمها المقاومات المسلحة التي عرقلت التوسع الإستيطاني ومن بينها مقاومة الأمير عبد القادر الجزائري ومقاومة الشيخ بومعزة بجبال الظهرة سنة 1945، وإنتفاضة قبائل فليتة بفيادة الشيخ سي لزرق سنة 1864م وكذلك مقاومة أولاد رياح والتي إنتهت بحادثة مجزرة مغارة الخفافيش التي راح ضحيتها حوالي 1000 شخص، ينظرM محمد عيساني: تطور النشاط الإستيطاني الفرنسي الأوربي في من منطقة الشلف (1843- 1962)، رسالة ماجيستير، تاريخ معاصر، قسم التاريخ، جامعة أبو القاسم سعد الله – 2–، الجزائر، السنة الدراسية2011–2012، ص ص64،63.

مهجورة وقد تركها سكانها بناء لتعليمات الأمير وخطته الحربية في حرب المدن ، وبذلك يكون فالي رسم الطريق الإستراتجي الجزائر بوحجوط بوركيكة بني مناد بني مناصر ثم وادي الناظور ووادي هاشم ثم شرشال [1]. أنظر إلى الخريطة رقم (4)

الخريطة رقم (4) : حملة شرشال : خط سير القوات الفرنسية إلى مدينة شرشال.



المصدر : أديب حرب ، ج 2 ، المرجع السابق ، ص 264.

- **الطريق الرابط بين الجزائر وقسنطينة**

ويعتبر هذا الطريق من أهم طرق السيطرة لكونه يتصف بميزات متعددة عسكريا واقتصاديا ، حيث بدأت الأشغال فيه منذ البدايات الأولى لإحتلال فرنسا الجزائر، إذ سلمت الأشغال المتعلقة به إلى مصلحة الجسور والطرقات سنة 1836م، إلا أن فتحها كان محدودا ولم يتجاوز منطقة الأربعاء، وهذا بسبب شدة مقاومة القبائل التي كانت خاضعة للأمير عبد القادر في هذه الجهة (الحجاجطة بن زعمون، والشريف بن السعدي)، لقد كانت الأشغال في هذا الطريق بين سنتي 1836 م و1840 م جد متواضعة، حيث لم

[1] أديب حرب ، ج 2 ، المرجع السابق ، ص 262-263 .

تقم مصلحة الجسور والطرقات إلا بتهيئة الرسم التخطيطي والحفر الأولي وتحجير ما يتاخم منطقة الفندوق، وبعد أن تم القضاء على مقاومة الأمير عبد القادر انطلقت الأشغال في هذا الطريق، وبلغت مسافة التحجير فيه إلى 22 كلم سنة 1849 م **(للتوسع أكثر انظر للملحق رقم 38)** ، ثم 32 كلم سنة 1851 م، لتصل سنة 1865م إلى 137 كلم من طول إجمالي قدره 427 كلم[1]،

وقد أوضح التقرير المرفوع إلى الحاكم العام الأميرال غيدون Guydon ، أن الطريق الرابط بين الجزائر وقسنطينة ، التي تعتبر إحدى أهم العمالات الثلاث لمستعمرة الجزائر إلى غاية 1872 م لم يوضع قيد الاستخدام ، وهذا بسبب عدم صلاحية الطريق، أي أنه بقي عبارة على أشغال أولية قامت بها الهندسة العسكرية ، ولم تتم فيها عملية التحجير و التبليط بالقدر الكافي الذي يضمن أمن وسلامة المترددين عليها، الأمر الذي فرض على الحكومة الاعتماد على الخطوط البحرية نحو ميناء ستورا ، ومما فرض على الإدارة الفرنسية تهيئة الطريق بين ستورا – فليب فيل – قسنطينة وهذا بعد 43 سنة من الاحتلال. [2]

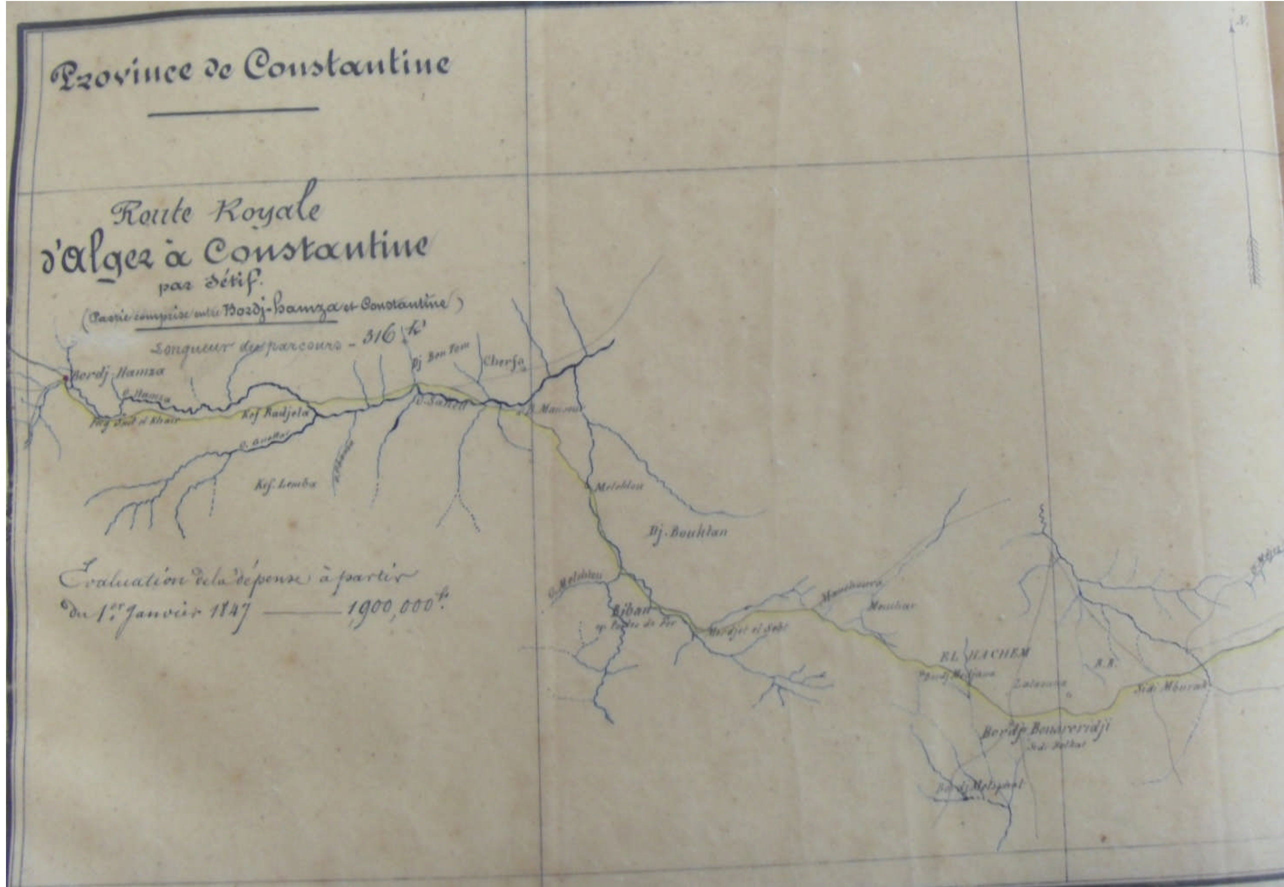
ويحمل هذا الطريق بالإضافة إلى أنه من طرق السيطرة، ميزة وهي الربط بين إقليم الجزائر وإقليم الشرق، الأمر الذي سيصنفه فيما بعد من الطرق الإمبراطورية (*Route impriale*) [3]، كما أنه يشكل مقطع رئيسي من الطريق الإمبراطوري الذي يربط المملكة المغربية بتونس مرورا بالجزائر[4].

وهو من أهم طرق التوغل والسيطرة نحو الداخل ، ويمتد على طول 450 كلم متر وهو يربط بين أهم منطقتين في الجزائر (العاصمة وقسنطينة عاصمة المقاطعة الشرقية) ، ومن أهم المناطق التي يعبر عليها هذا الطريق الملكي منطقة الفندوك(Fondouck) ثم منطقة أومال (Aumale) وسطيف وصولا إلى قسنطينة **(انظر الى إلى الخريطة رقم (5)).**

---

[1] DE BONNEL (M): rapport a l'empereur sur la colonisation de l'Algérie au point de vue pratique, Poitiers imprimerie de Henri Oudin, sd., p 72.
[2]LEROY- BEAULIEU (Paul):: op cit, p 155.
[3] DE BONNEL (M): op cit, p 72.
[4]C G C: procés – verbal session ordinaire, séance du décembre 1858, SE.,p 54.

الخريطة رقم (5) : الطريق الملكي الرابط بين قسنطينة- الجزائر عبر سطيف.



Source , A.N.O.M , G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province du Constantine

على الرغم من أهميته إلا أنه يعتبر وإلى غاية 1860 م طريق بالإسم فقط وذلك لاستمرار أشغال التهيئة والترميم فيه، ابتداء من العاصمة إلى غاية الفندوك (Fondouck)، وهذا على مسار طولي قدره 31 كيلو مترا، ومن فندوق إلى أومال على مسار 98 كم. [1]

كما تم تحديد وتهيئة مسار الطريق الرابط بين المنطقتين أومال(Aumale) إلى سطيف، على طول قدره 190 كم، والطريق الرابط بين سطيف قسنطينة وفق المقاييس التي تقتضيها الحاجة العسكرية، وهذا للسماح بعبور سيارات ومركبات الجيش بصفة خاصة خلال هاته الفترة ، بمسار طولي قدره 126 كم (ليصل الطول الإجمالي بين قسنطينة الجزائر445).[2]

على اعتبار أن الطريق الرابط بين سطورة_ بسكرة من أول الطرق الإمبراطورية بالجزائر ، وهذا حسب تصنيف قانون الطرق ، التي يجدر تصنيفها كما ورد، فإن طريق العاصمة_قسنطينة بدوره تتوفر فيه جميع الشروط مماثلة لطريق سطورة بسكرة، ، فالوثائق العسكرية تطلق عليه بالطريق الرابط بين

[1] GGA : conseil supérieur de gouvernement (procés – verbaux des délibérations session de 1869) , op cit , pp 13 ,14.
[2]BEQUET (M) , L'Agérie en 1848 …, op cit, pp 135,136.

الجزائر مداوروش، وفي ذلك إشارة إلى الحدود التونسية مما يعطي للطريق أهمية عسكرية بالغة، بحيث يؤمن كل المناطق الداخلية التي يمر عليها وهي الفندوق، أومال ، قسنطينة، قالمة، مداورش، عنابة[1].

بالإضافة الى أنه يربط بين نقطتينن بحريتين عن طريق البر وهي ميناء الجزائر وعنابة ، و باكتمال شبكة طرقات الجزائر يصبح هذا الطريق يربط ثلاث موانئ عسكرية وتجارية، وهذا بضم الفرع الرابط بين قسنطينة وفيليب فيل، مما سيسهل للإدارة الفرنسية السيطرة تجاريا وعسكريا على معظم تراب التل الشرقي . [2]

فالطريق له دور استراتجي وعسكري أكثر منه تجاري، ولهذا فلقد ظل تصنيف هذا الطريق من طرق الإمبراطورية مطلب ملح للمصالح المحلية لعمالة قسنطينة على المجلس العام للحكومة، إلا أن هذا الأخير لم يستجب لهذا الطلب إلا في سنة 1855م، وهذا عندما أسند المشروع تقنيا لمصلحة (لجنة الطرقات والتجفيف)، والتي بدورها أوصت بضرورة توسيع الطريق من خمس أمتار إلى عشرة أمتارعرضا، وهذا على شاكلة ما تم إجراءه في الطريق الملكي فيليب فيل بسكرة. [3]

إن هذه الطرق الثلاث الجزائر المدية، الجزائر مليانة، الجزائر قسنطينة، هي من أهم طرق التوغل والسيطرة الرئيسية لمقاطعة الجزائر نحو المناطق الداخلية الشرقية والجنوبية والغربية (قسنطينة، المدية مليانة)، فلذا كانت من أولويات الإدارة الفرنسية حيث بادرت الأشغال فيها منذ بدايات الاحتلال الفرنسي للجزائر، وخدمة للأغراض العسكرية ، فقد عملت الإدارة الفرنسية على تدعيم شبكة المواصلات بمقاطعة الجزائر بتفرعات استراتجية أخرى للتوسع نحو الداخل والتي من أهمها: [4]

_ الطريق الرابط بين تنس إلى Orléanville نحو الغرب ، و تهيئة (53 كيلو مترا) بمصاريف بلغت 640.400 فرنك .

_ الطريق الرابط بين مليانة الى Orléanville 90 كلم بكلفة 2.500 فرنك.

إن جميع هذه الطرق يمكن اعتبارها إستراتيجية أكثر منها تجارية، وكانت أشغال التهئية فيها على عاتق فرق الهندسة العسكرية ، خلافا على الطرق التي تنتمي الى المناطق المدنية في إقليم الجزائر والتي تضمن التواصل التجاري والاجتماعي للمستوطنين ، فلقد كانت من اختصاص مصلحة الجسور والطرقات [5]،(**أنظر إلى الملحق رقم 15**)، مما جعلها تتعرض الى عمليات الترقيع والصيانة الدورية فعلى سبيل المثال لا للحصر ذكر في رسالة مؤرخة في 10 اكتوبر 1851 موجهة إلى الحاكم العام للجزائر بخصوص منح ميزانية لسنتي 1851 و 1852 بغرض ترقيع الخطوط البرية لناحية الجزائر من طرف وزير الحرب (**أنظر للملحق رقم 41**) .

---

(1) GGA : (procés – verbaux …, op cit, pp 13,14 .
(2) BEQUET (M) , L'Agérie en 1848 …, op cit, pp 136-138.
(3) ibid, p 137.
(4) DUVEL (Jules) :L'Algérie , tableau historique op cit , p 101.
(5)PELLISSIER(Eugène) ; Annales Algériennes , op cit , P 237.

وفيمايلي جدول رقم 08 يوضح حالة الطرقات في إقليم الجزائر إلى غاية 1851 .

جدول رقم (8): حالة الطرقات في اقليم الجزائر في 31 ديسمبر 1851 م

مصلحة مكلفة بالاشغال	متبقية للتعديل او للتحجير بالكلم	في حالة صيانة بالكلم	الطول الكلي بالكلم	تعيين اتجاه الطرقات
				طرق امبريالية
هندسة عسكرية وجسور وطرقات		//	118	طريق من الجزائر الى مدية عبر بير خادم والدويرة
هندسة عسكرية وجسور وطرقات		//	61.8	طريق من الجزائر الى مليانة عبر بليدة، بوزاية، بوركيكة
هندسة عسكرية وجسور وطرقات		32	31	طريق من الجزائر الى قسنطينة عبر فندوق
هندسة عسكرية وجسور وطرقات	83.7		83.77	طريق من الجزائر الى دلس
هندسة عسكرية وجسور وطرقات		28.5	28.5	طريق من الجزائر الى Ravigo
هندسة عسكرية	16	37	53	طريق من تنس الى Orléanville
هندسة عسكرية	90		90	طريق من مليانة الى Orléanville
				طرق استراتيجية
هندسة عسكرية وجسور وطرقات	111		111	طريق من الجزائر الى Aumal عبر الاربعاء
هندسة عسكرية	28		28	طريق من أومال الى بوسعادة
هندسة عسكرية	28		28	طريق من الجزائر الى مليانة عبر وادي جير
هندسة عسكرية	66		66	طريق من شرشال الى مليانة عبر بني مناد
هندسة عسكرية	31		31	طريق من شرشال الى مليانة عبر بني مناصر
هندسة عسكرية	72		72	طريق من مليانة الى ثنية الحد
هندسة عسكرية	28		28	طريق من Orléanville الى تيارت عبر الونشريس

طرق اقليمية

هندسة عسكرية جسور وطرقات	31.4		31.4	طريق من الجزائر الى القليعة عبر سطاوالي
هندسة عسكرية جسور وطرقات	15.7		15.7	طريق من الجزائر الى الساحل
جسور وطرقات	26		26	طريق من البليدة الى البحر عبر القليعة
جسور وطرقات	18		18	طريق من بودواو الى بليدة عبر الاطلس
جسور وطرقات	3.6		3.6	طريق من شرشال الى تنس
	710.3 كلم	218.5 كلم	928.8 كلم	مجموع الكلي لاقليم الجزائر

الجدول رقم (09): حصيلة الطرقات وتطور الطرقات الريفية والاقليمية للجزائر العاصمة

470 كم	طريق ملكي
364 كم	طريق استراتيجي
94.8 كم	طريق اقليمي
150.2 كم	طريق ريفي
1.079 كم	المجموع

Source : T.E.F., 1847-1848-1849,op cit , p-p 322-325.

2- طريق السيطرة في عمالة وهران إلى غاية 1860م

تعتبر المدينتين الداخلتين تلمسان ومعسكر من أهم النقاط الإستراتيجية الداخلية لإقليم وهران وهذا لما تكتسيه مدينة تلمسان من أهمية تجارية ، إذ تعتبر أنشط سوق تجاري في المنطقة كما تشكل مدينة معسكر العاصمة التاريخية والسياسية لدولة الأمير عبد القادر، لذا لقد إعتبرت السلطة الاستعمارية في سنة 1842م أن ربط هاتين النقطتين بالساحل من الظرورات التي تفرضها سياسة السيطرة على الإقليم من الناحية التجارية و الاقتصادية و ذلك بالتحكم في القوافل التجارية التي كانت تتردد على الطريق التاريخي التجاري الرابط بين تلمسان – مغنية – تازة ثم فاس من الأراضي المغربية، و كذا عسكريا كون أن مدينة معسكر كانت معقل للقبائل المساندة للأمير عبد القادر وعليه فان الادارة الفرنيسة رأت لفرض الأمن وجوب دحض القبائل المعادية إلى جنوب التل وبهذا ضمان إستقرار بالساحل، وبذلك تمكنت فرق الجيش من التفرع لإشغال على مستوى طرقات تربط بين وهران إلى تلمسان ومن مستغانم إلى معسكر[1] . **(أنظر إلى الخريطة رقم 6).**

[1]Ministaire de la guerr : T.E.F.1843-1844, op cit , p 111.

الخريطة رقم (6) : طريق السيطرة الرابط بين معسكر – تلمسان عبر سيدي بلعباس.



Source ; A.N.O.M , G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province de Oran .

الطريق الرابط بين وهران والجزائر مرورا بشلف

تم دراسة مشروع طريق رئيسي الجزائر وهران المار بشلف، الرابط بين بين عمالتي وهران والجزائر وهذا بهدف تفعيل دور المستوطنات الكولونيالية الواقعة على هذا الخط، لأن تصبح مستودع جميع المنتجات الفلاحية والصناعية المتجهة نحو مينائي مستغانم وارزيو. [1]

- **طريق وهران إلى تلمسان**

بدأت الأشغال فيه من طرف الهندسة العسكرية و هذا إثر بناء مخيم مسرغين ، ولقد تم إنجاز الطريق الرابط بين وهران مسرغين سنة 1836م ، بعد تحويله من الهندسة العسكرية إلى مصلحة الجسور

[1] LECOVT (A) De la colonisation de l'Algérie , in la Revue Nouvelle , T ° 8 , Deuxième Année , Au Bureau de la la Revue Nouvelle , Paris , 1846, p 576 .

و الطرقات، ليخضع إلى عملية التحجير و يسلم بصفة نهائية سنة 1840 م، لتبقى مسافة بين مركز مسرغين إلى تلمسان على شكل طرق ريفية[1]، حيث منح هذا الخط ميزة تجارية لمدينة وهران؛ إذ ربطها بتلمسان ملتقى الطرق الغربية والواقعة على الطريق التاريخي التجاري الرابط بين تلمسان – مغنية – تازة ثم فاس، وبذلك فهو ذا قيمة اقتصادية كبيرة ، حيث يعتبر شريانا للتبادلات التجارية بين المغرب والجزائر، مما أدى بالادارة الفرنسية الى التفكير في السيطرة عليه وتدعيمه بخط حديدي الجزائر– المغرب مرورا بتلمسان الى غاية وجدة، دون أن تنسى أهمية مدينة وهران التي تم ربطها أيضا بالخط الحديدي تلمسان– وهران .[2] أنظر الى الخريطة رقم (7)

الخريطة رقم (7) :الطريق الملكي الرابط بين وهران– تلمسان عبر مسغرين.



Source , A.N.O.M , G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province de Oran .

[1] Ministaire de la guerr : T.E.F. 1843-1844, op cit, p112.

[2] Anonime : Alger, Oran, Constantine, op cit , p 56-57 .

- الطريق الرابط بين تلمسان سبدو

لقد شيد هذا الحصن الذي يدعى أيضا " تفراوة " خليفة الأمير عبد القادر بـ تلمسان أبو حميدي على بعد بضعة أميال من هذه الأخيرة ،حيث صممه ليسع 09 قطع مدفعية وبطاقة عسكرية قدرها 3000 آلاف مقاتل من المشاة [1]، و كان الطريق الذي يؤدي إليه كما كتب دوماس " في رسالته التي بعث بها إلى غيهنيك Guéhenneuc في التاسع من جويلية 1839 م " شديد الوعورة ، لأننا لا نستطيع في معظم الأحيان إلا أن نسير بالتتابع على خط واحد لمتابعة بوحميد " [2]، و أضاف قنصل معسكر أنه " شرع بالفعل في نقل جميع دكاكين تلمسان و مخازنها إليه "، و أشار دوماس في الرسالة التي أرسلها إلى نفس الجنرال بتاريخ 23 جويلية من السنة ذاتها إلى أن بوحميد " أخبر سكان تلمسان بعدم القيام بأي عملية تمويل في هذه المدينة بل عليهم أن يتأهبوا لنقل أمتعتهم و محاصيلهم إلى " تفراوة " .[3]

و قد استولى بيجو على هذا الموقع في التاسع من فيفري سنة 1843 م ، بينما كان خليفة الأمير عبد القادر بوحميدي قد غادره في اليوم السابق له [4]، وقد شرع الجنرال بيجو في ربطه بتلمسان بطريق على طول 66 كلم، وقد تسلمت أشغال الطريق مصلحة الهندسة العسكرية حيث تم تحجيير ما يقارب 34 كلم و بقي ما يقارب النصف في حالة الصيانة إلى غاية سنة1851 م [5] ، وبالإضافة الى أهميته العسكرية فهذا الطريق يعد من الطرق التجارية الهامة التي تربط الغرب الجزائري بالمغرب.[6] **(أنظر الى الخريطة رقم (8)).**

---

[1] دحدوح(عبد القادر) ، استحكامات الأمير عبد القادر العسكرية (1836-1842)، موفم للنشر ، الجزائر ،2008، ص126.

[2] YVER (Georges) : Correspondence du capitaine Daumas, Typographie Adolphe Jourdan, Alger, 1912. p 587

[3] ib id , p 493.

[4] –Ministère de la Guerre: T.É.F. dans Algérie 1852-1854, Imprimerie Impérial, Paris, p 614.

[5] –Ministère de la Guerre: T.É.F. dans Algérie 1852-1854, Imprimerie Impérial, Paris, p 614

[6]– ARDOUIN DU MAZE (M), : Études algériennes. L'Algérie politique et économique. A travers la province d'Oran Lettres sur l'insurrection dans le Sud Oranais, Librairie guillaumin et Cie , Paris ,1882 ,p 135 .

الخريطة رقم (8) :الطريق الاستراتيجي الرابط بين تلمسان - سبدو .



Source , A.N.O.M , G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province de Oran

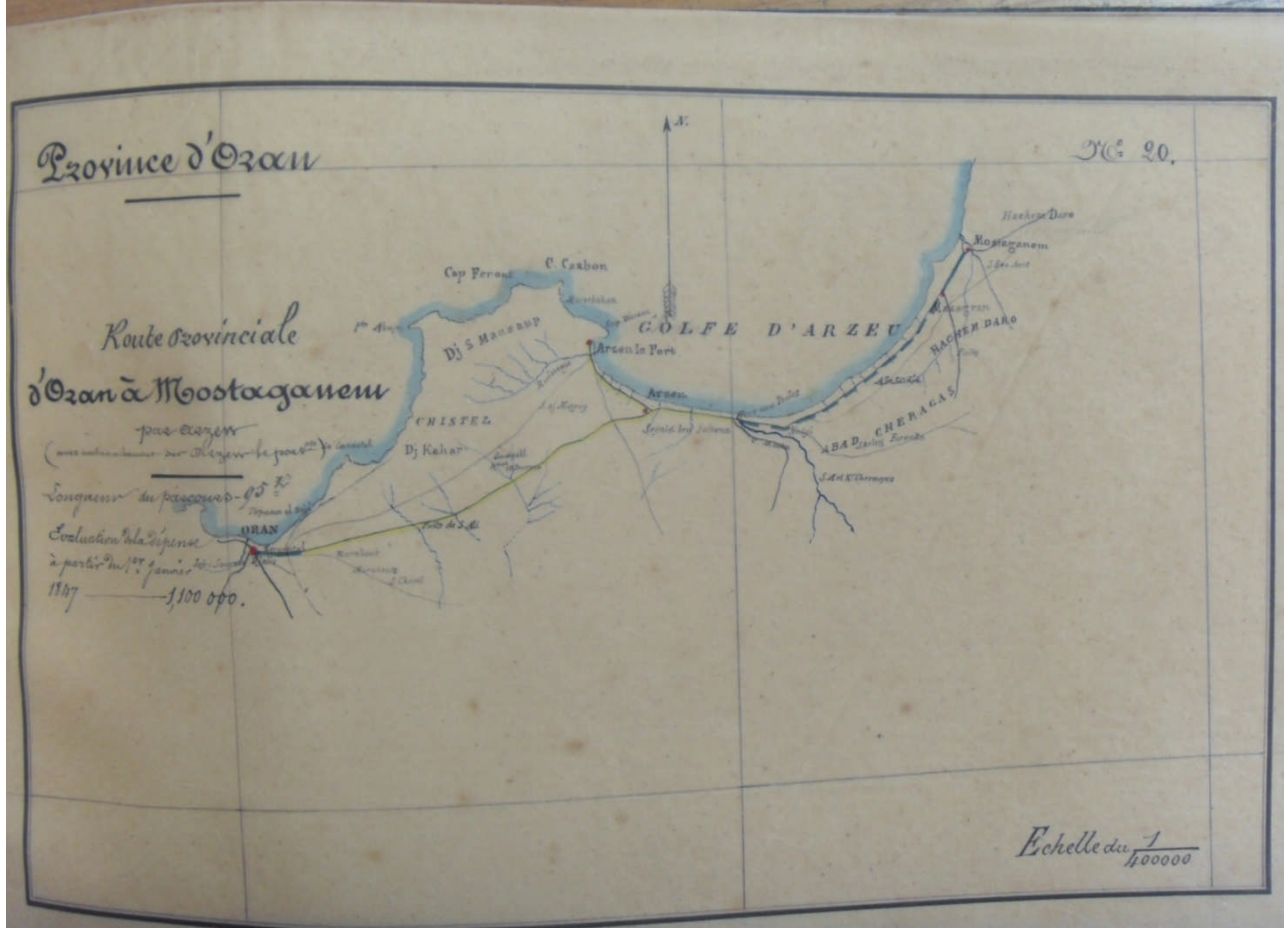
- **طريق مستغانم وهران**

و يمتد على طول قدره 86 كلم و يعمل على ضمان التواصل بين منطقتي وهران مستغانم حيث بدأت الأشغال فيه سنة1843 م إذ تم انجاز ما يقارب 14 كلم من نقطة الانطلاق مستغانم بعرض بلغ 8 متر، و قد كان مساره موازيا للساحل بحيث جاء متوسط الفرق بينه و البحر يتراوح من 500 الى 1000 متر كما تم تدعيمه بجسر و هذا على بعد 6 كيلومتر من مدينة مستغانم عند نهر مستغانم الذي عمل على تعطيل وبطىء الأشغال فيه وهذا بالاعتماد على ميزانية قدرها 18.018.42 ف.ف مستمدة مباشرة من ميزانية الحرب [1] و تكمن أهمية هذا الطريق في كونه يمر بمنطقتي مكتة وأرزيو القديمة ليصل إلى ميناء أرزيو و ذلك بتفرع منه نحو الغرب بطول قدره 10 كلم وبذلك فقد حقق للمنطقة تنمية مستدامة و هذا بفعل القيمة التجارية التي كان يحققها ميناء أرزيو بحيث كان

[1] Ministère de la Guerre: T.E.F.1843-1844, op cit , p 115.

يعمل على تنشيط المنطقة تجاريا كجزء من التجارة بالجهة الغربية لوهران [1] . أنظر إلى الخريطة رقم (9) .

الخريطة رقم (9) : خريطة مقاطعة وهران الطريق الرابط بين مستغانم – وهران عبر أرزيو.



Source , A.N.O.M , G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province de Oran.

- **الطريق الرابط بين وهران – معسكر و سعيدة**

ولقد إنطلقت الأشغال بهذا الطريق في عهد الجنرال بيجو سنة 1844 م وهذا بعد إكتشاف عاصمة الأمير عبد القادر المتنقلة المسماة الزمالة سنة 1843م، بحيث يدخل هذا الخط في إستراتيجية بيجو نحو التضييق على الأمير فسلمت الأشغال إلى مصلحة الجسور والطرقات، حيث تمكنت هذه الأخيرة بفتح المسافة بين وهران و السانية سنة 1844م ، لتصل على مشارف معسكر سنة 1851م على مسافة 96 كلم [2] ، أما في سنة 1859م تم الأنتهاء من الأشغال كلية، إلا أنا الطريق يبقى في حال صيانة على كامل طوله ، ولقد تم عرض حالته في دورة أكتوبر للمجلس العام لمقاطعة وهران، أين طالب رئيس الهندسة المدنية بعمالة وهران بدعم مالي قدره 23.000 ف. ف. وهذا بغرض إنهاء ما تبقى من أشغال

[1] Ministère de la Guerre: T.E.F , 1844-1845, op cit , p 184.
[2] CARTHY (MAC): Géographie physique, économique et politique de l'Algérie, Dubos Frères, imprimeurs-Libraires Editeurs, Alger, 1858, p 186.

في هذا الطريق، ووافقت اللجنة على هذا الطلب لأهمية الطريق من الناحية العسكرية والتجارية [1]. أنظر إلى الخريطة رقم (10).

الخريطة رقم (10) : خريطة توضح الطريق الملكي الرابط بين وهران- معسكر عبر السانية و غابات التين.



Source ; A.N.O.M , G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province de Oran

ولم يقف امتداد هذا الخط التوغلي عند هذا الحد أي مدينة معسكر، بل تم تمديده إلى غاية سعيدة جنوباً، لتبلغ المسافة بين معسكر سعيدة بـ 181 كلم[2] ، وقد صنف أنه من الطرق الاستراتيجية التي شقها المستعمر من أجل بسط نفوذه على المنطقة الغربية خاصة منها القريبة من الصحراء، التي تعتبر منفذ وملجئ للمقاومة وقد تم السيطرة على سعيدة في نطاق مطاردة جيش شمال إفريقيا بقيادة الجنرال بيجو للأمير عبد القادر وذلك أن مدينة سعيدة من الحصون العسكرية والقواعد الحربية، التي بنيت من طرف الأمير وهذا حسب الرسائل المتعددة التي كان يرفعها (دوماس) إلى الجنرال غيهنيك والتي ضمنها

(1) C.G.O: rapports de M . le Préfet et Procés –verbaux des séances , session de 1859 , typographie et lithographie Adolphe perrier , Oran , 1859, p p 100-101 .

(2)CARTHY (MAC) , op cit , p 186.

مراحل الانشاء والبناء والتعمير لهذه المدينة، و إختارها الأمير لتكون له خط خلفي يلجئ إليه إذا ما سقطت معسكر أو كشف أمره، وقد تمكن الجنرال بيجو من دخولها يوم 19 أكتوبر 1841م[1] .(أنظر إلى الخريطة رقم 11) .

الخريطة رقم (11) : الطريق الاستراتيجي الرابط بين معسكر – سعيدة .



Source ; A.N.O.M , G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province de Oran

ولم يفوت الفرنسيون على أنفسهم فرصة السيطرة على هذا الموقع الإستراتجي(سعيدة)، حيث بادر الجنرال لامورسيار بتنصيب فيه حامية عسكرية ليثبت ذلك فيما بعد الجنرال بيجو بتحويل سعيدة إلى مركز عسكري ثابت وهذا إثر المرسوم الذي أصدره في 21 جويلية 1845[2]، ولقد تميز هذا الموقع

---

[1] Yver (Georges) : op cit . p 587

[2] BELOUA (Larbi) : Prouduction de L'espace Batiurbain et Fonctionnement des structres Urbaines actuelles des Saida (Algérie), THESE Pour l'obtention du diplôme de Doctorat en Sciences En Géographie et Aménagement de l'espace , Univ. d'Oran 2 , Faculté des Sciences de la Terre et de l'Univers, Année 2015-2016 , p 37 .

العسكري أنه كان ملتقى العديد من الطرق الاستراتجية التي عملت فرنسا على استغلالها اقتصاديا وعسكريا، و هذا لانه يرتبط من الناحية الغربية بطريق يتجه نحو الضاية وصولا إلى بلعباس وشرقا بمدينة تيارت، أما شمالا فيربطه الطريق العسكري التاريخي الذي انشأه الأمير عبد القادر بمعسكر، ومن الناحية الجنوبية فهو مطل على الطرق المؤدية إلى الصحراء ، ولقد أراده الجنرال بيجو عين رقابية على القبائل المساندة للأمير عبد القادر، بالإضافة الى إمكانية التحكم في التجارة الصحراوية[1].

ولكي يضمن الفرنسيون عدم سقوط هذا المكان الإستراتيجي تحت سيطرة الأمير، فقد تم ربطها بخط إمداد إستراتيجي يتمثل في الطريق الذي يربطها بمعسكر، لتكون بذلك مربوطة بثلاثة موانئ رئيسية معسكر- مستغانم، معسكر- أرزيو (أنظر إلى الخريطة رقم 13) ومعسكر- وهران، مما يدل أن للمنطقة أهمية إستراتيجية سواء من الناحية الأمنية أو التجارية، خاصة إذا ما علمنا أن المناطق القريبة من مدينة سعيدة هي من أكبر المزارع لنبات الحلفاء، التي كانت من أهم الموارد الطبيعية للمستعمر بحيث عملت الإدارة الفرنسية على تمويل السوق الأوروبية ومصانعها بهذه المادة [2]، وخاصة بعد تراجع مردود إسبانيا من إنتاجها لهذه المادة، إلا أن هذه الشبكة من الطرق، التي تربط سعيدة بكل من موانئ أرزيو، وهران ومستغانم، لم تلبي حاجة فرنسا في تصدير هذه المادة بكميات ضخمة نحو الميتروبول ولجأت بذلك إلى تدعيم المنطقة بخط حديدي مباشر من سعيدة إلى ميناء أرزيو[3].

---

[1] EMMANUEL (J.), De MAUPASSANT (Guy) : Sur les chemins d'Algérie, MAGELLAN & C^ie, Paris 2003, p 67.

[2] إن إنتاج مادة الحلفاء في الجزائر كان منظم عكس المغرب، حيث عرفت الجزائر إحياء تيار التصدير الذي توقف بعدما قضت عليه الحرب، فقد تم انتاج 117،632 طن بسنة 1912م، وانخفظت نسبة تصدير الحلفاء في سنة 1919 إلى 5ألاف و890 ثم صعد في 1920م، وكانت تنقل مادة الحلفاء من جهة الشرق من جهة عنابة ومن الجهة الغربية التي كانت بها أكبر سهوب لإنتاج الحلفاء كانت تنقل من جهة وهران وأرزيو، وانجلترا تستهلك أكبر نسبة من الحلفاء، ولكن الواردات الفرنسية تضاعفت بسرعة من 800طن قبل الحرب إلى 22ألف و640طن في 1928م. أنظر:
ANDRÉ (cholly) , CÉLÉRIE (Jean): La production de l'alfa en Afrique du Nord , Annales de Géographie, T 40, n225, 1931, pp : 323-325 .

[3] لقد سلم أشغال هذا الخط إلى الشركة الفرنسية الجزائرية في عام 1874م تحت دفتر شروط يقضي بإستغلال هذه الشركة الأراضي الممتدة على طول هذا الخط لزراعة مادة الحلفاء، وتم إفتتاحه في 28 سبتمبر 1879م. أنظر: بن عدة داهة، المرجع السابق، ص167.

الخريطة رقم (12): الطريق الملكي الرابط بين أرزيو – معسكر.



Source ; A.N.O.M , G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province de Oran

-الطريق الرابط بين وهران وبلعباس

لقد جاء فكرة تأسيس مدينة سيدي بلعباس إثر قانون 19 سبتمبر 1848م، حيث تقرر بشكل رسمي تحويل المركز الإستيطاني الذي كانت متمركزة فيه فرقة اللفيف الأجنبي على عهد الجنرال بيجو سنة 1843م، كما تم تكليف المهندس النقيب برودون (Prudon) بوضع رسم تخطيطي لشوارع المدينة وأحيائها ومرافقها الإقتصادية والإجتماعية المختلفة، و ورد في التقرير الذي سجلت فيه حيثيات زيارة الإمبراطور نابليون الثالث أثناء زيارته الثانية للجزائر في منتصف سنة 1865م، أن أراضي سيدي بلعباس تعد من أخصب الأراضي الموجودة في الجزائر[1]، وتكتسي المنطقة أهمية عسكرية إستراتيجية تفطن لها أولا الجنرال بيجو سنة 1843م، وهي السنة التي بدأت فيها نواة المدينة بالتشكل، وذلك عندما اقترح إنشاء حامية عسكرية في منطقة سيدي بلعباس بهدف تأمين الاتصالات بين مدينتي وهران وتلمسان من جهة ومراقبة سكان المنطقة من جهة أخرى، وهذا راجع إلى الرسالة التي رفعها لاموريسيار إلى بيجو سنة 1843م، يطالب فيها بضرورة تأسيسه مستوطنة فرنسية في منطقة سهل مكرة، ولتسهيل عملية الاتصال

[1] DE BONNEL, op cit, p 72.

والتنقل بين منطقة سيدي بلعباس والمناطق الأخرى المجاورة لها، قامت السلطات الاستعمارية بمد العديد من الطرق للربط بينها ونذكر منها طريق بلعباس- وهران سنة 1858م[1]، وهو من أهم طرق التوغل والسيطرة بالمنطقة، وكثيراً ما وصفته الكتب الفرنسية أنه حيوي، وأن نسبة التردد عليه مرتفعة، حيث بلغت مصاريف إنجازه سنة 1874م إلى 170،000 ف. ف.، خصصت 3،000 ف. ف. للعتاد المستعمل في عملية الإنجاز، و15.000 فرنك فرنسي تم صرفها في عملية الحفر وتهيئة الطريق، التي كانت على عاتق الهندسة العسكرية، بينما بلغت مصاريف الرصف والتبليط حسب مصالح (مصلحة الجسور والطرقات)، ما يقارب 152000 فرنك فرنسي، إذ بلغ فيه سعر المتر الواحد 2.74 فرنك فرنسي.[2]

لكن مستوطنوا مدينة بلعباس ظلوا يلحون على المجلس العام لعمالة وهران بضرورة ربط المنطقة بالخط الحديدي الذي يسمح لهم بنقل منتجاتهم الزراعية إلى الموانئ.[3]حيث عاد قبول المجلس العام لمدينة وهران طلب مستوطني مدينة سيدي بلعباس مشروع انشاء السكة الحديدية سيدي بلعباس تليلات وهران بالسلب على مردودية وصيانة الطريق، حيث ظل مهملاً مما تعرض للإهتراء بفعل العوامل الطبيعية ونقص عملية الصيانة والتحجير، بحيث تتكلم المجالس العامة لسنة 1877م على ضرورة إصلاح حوالي 6.000 متراً تحجيراً، وبقاء مقاطع كثيرة منه بحاجة إلى الصيانة.[4]

- **الطريق الرابط بين مستغانم و تيارت**

يعتبر الطريق الرابط بين مستغانم تيارت من أقرب الخطوط التي تصل تخوم المنطقة الجنوبية بالساحل وهذا مما سيسهل عملية تصريف المنتجات الزراعية التي تتميز بها المنطقة و كذا السلع التجارية القادمة من الصحراء نحو سوق تيارت موجهة الى الساحل ثم أوربا لهذا السبب ولأسباب أخرى تم المطالبة بضرورة تسريع أشغال الانجاز فيه عدة مرات على مستوى المجالس العامة لمقاطعة وهران و كان آخرها سنة 1853م الا أن مشروع الطريق ضل و لسنوات عديدة حبرا على ورق [5] ، الا أن انجازه أصبح ضرورة حتمية و ذلك لما تقتضيه الحاجة و الأهمية الاقتصادية حيث أوكلت مهمة انجازه الى قسمة معسكر، وهو طريق يمر عبر

---

[1] لونيسي (إبراهيم) ، الإستعمار الإستيطاني في الجزائر خلال القرن 19م- منطقة سيدي بلعباس أنموذجاً-، مجلة العصور، العدد:6-7، جوان-ديسمبر 2005، ص ص67، 68، 73.

[2] C.G.O: Rapport du préfet du procés- vérbaux des délibérations, session d'octobre 1875, typographie et lithographie AD, perrier Oran, 1875, p132-133.

[3] وهو من أهم مشاريع الاتصال بالمنطقة هذا الأخير الذي يعتبر من أهم المشاريع نظراً لمروره بالعديد من المراكز السكانية الواقعة بين المدينتين، وقد أقر المجلس العام لمنطقة وهران في جلسته يوم 19 أفريل 1872م، بأهمية الخط ، والذي قدرت تكلفت انجازه بـ6 ملايين فرنك فرنسي، ولقد تم انهاء الأشغال فيه سنة 1878م.للتوسع أكثر أنظر: لونيسي إبراهيم، مشروع ربط مدينتي سيدي بلعباس وسعيدة بخط سكة الحديدية سنة 1909م، الملتقى الوطني الأول حول منطقة سيدي بلعباس خلال الفترة الاستعمارية، (1830-1954م)، مكتبة الرشاد للنشر والتوزيع، 2005، ص 129.

[4] C.G .O: Rapport du préfet …October 1877, pp 132-133.

[5] A.N.O.M: F80/ 1170. Rapport semestriel sur la situation des centres et fermes isolés des territoires militaires de la subdivision 1/7 au 30/09/1854, et rapport semestriel de 1/1 au 30/06/ 1858

زمورة [1] ، ولم يشرع في انجازه الا في سنة 1856م مركزين على ضرورة الاسراع في انهائه الى درجة انهم تقدموا بطلبات قروض من الميزانية الاضافية مكنتهم من التقدم في وتيرة الاشغال بنسبة 70 % [2]، و قد تم الشروع في انجاز المسافة الممتدة من مستغانم الى الرحوية لتبقى المسافة الى غاية تيارت غير مكتملة ومستحيلة الاتمام بسبب سقوط الأمطار وحالة السيلان.[3] أنظر الى الخريطة رقم (13)

الخريطة رقم (13) : الطريق الاستراتيجي الرابط بين مستغانم تيارت.



Source ; A.N.O.M , G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province de Oran .

- الطريق الرابط بين مستغانم الشلف

يبلغ طوله 140 كلم و هو يربط بين مستغانم و مدينة الشلف حيث تم الشروع في عمليات التهيئة لأرضية هذا الطريق سنة 1843م و سيسمح بالتواصل مع منطقة الظهرة ،ولقد تم تدعيم المشروع بجسر على مستوى واد الشلف أما فيما يتعلق بمصلحة الأشغال فلقد أوكلت مهام انجازه لمصلحة الهندسة العسكرية و ذلك بتكاليف بلغت 6.937.02 فـ. فـ. من الميزانية الخاصة بالحرب ،يشترك هذا الطريق مع

---

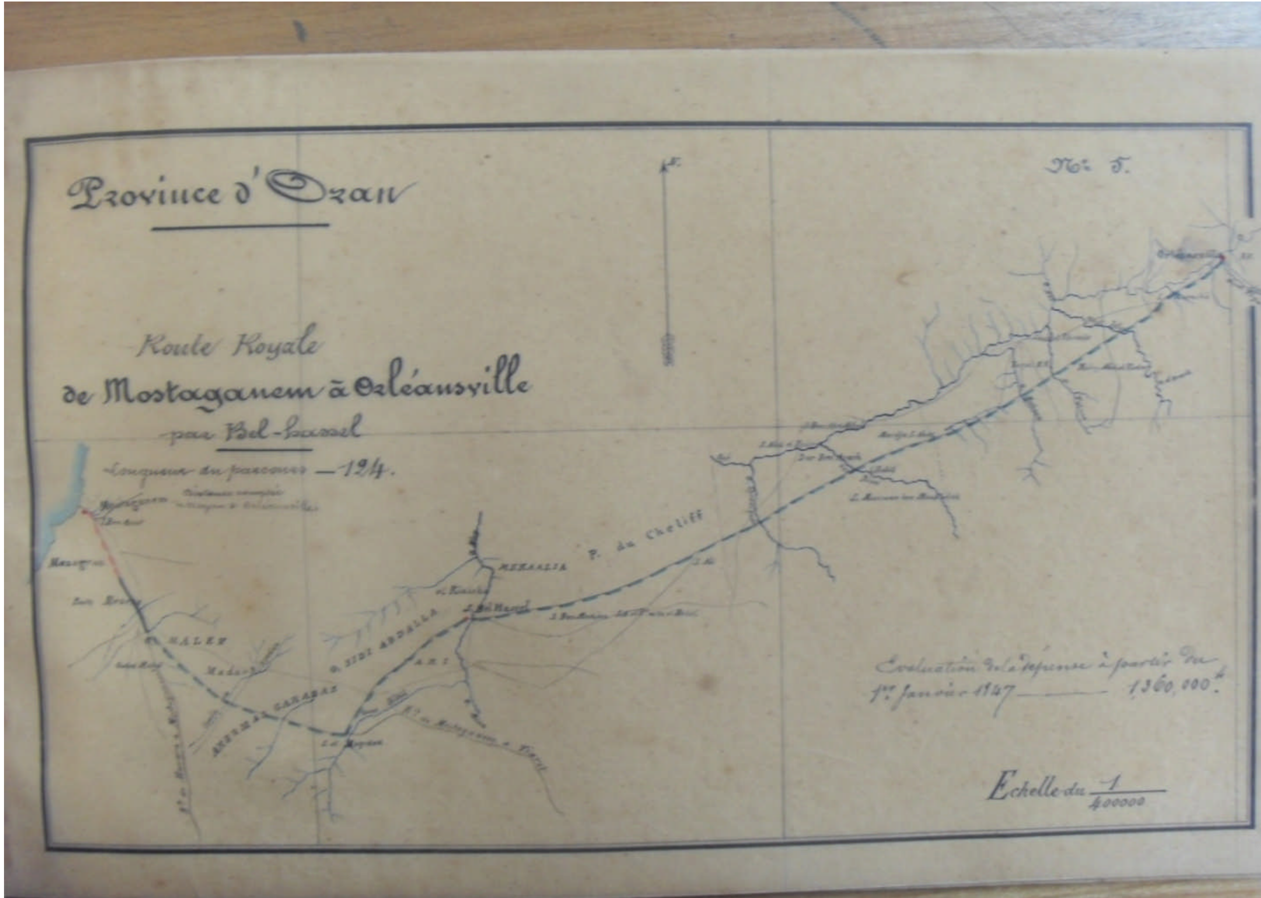
[1] A.N.O.M : F80/ 1170. Rapport de 2 éme semestre de 1/10 au 31/12/ 1854 et rapport les semestre 1855,

[2] A.N.O.M : F80/ 1170. Rapport semestriel sur la situation des centres et fermes isolés des territoires militaires de la subdivision 1/1 au 30/06/1856,

[3] A.N.O.M : F80/ 1170 Rapport de 2 éme semestre 1857,.

الطريق الرابط بين معسكر مستغانم وذلك في المقطع الذي يربط المزيرة بمستغانم والتي تمت عملية تحجيره مع تسطيح المنحدرات إلى غاية واد مينة [1]. أنظر إلى الخريطة رقم (14).

الخريطة رقم (14) : الطريق الملكي الرابط بين مستغانم و مدينة الشلف .



Source ;A.N.O.M , G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province de Oran

- الطريق الرابط بين مستغانم معسكر

و هو من الطرق الملكية المتواجدة في المقاطعة الغربية، حيث يبلغ طوله 74 كلم و هو من طرق التوغل نحو الداخل يشترك كما سبق ذكر ذلك مع الطريق الرابط بين مستغانم – الشلف في المقطع مستغانم– المزيرة ثم يتجه نحو البرج قرب معسكر ليصل الى معسكر و يضمن بذلك الاتصال لعاصمة الأمير التارخية بكل من الشلف و مستغانم عبر تفرع المزيرة و لقد أسندت أشغال الطريق الى مصلحة الهندسة العسكرية حيث تم الشروع بها سنة 1842م ،حيث بلغ طول الانجاز و التحجير فيه سنة 1851م ما يقارب 46 كلم أين خضعت 3 كلم منها الى أعمال الصيانة ليبقى ما تبقى منه عبارة على طرق ريفية دون تحجير. أنظر الخريطة رقم (15).

---

[1] Ministère de la Guerre ,T.E.F , 1843-1844, op cit , p 114.

الخريطة رقم (15): الطريق الملكي الرابط بين مستغانم- معسكر .



Source ;A.N.O.M, G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province de Oran.

(أنظر إلى الملحق رقم 16)

الجدول رقم (10): حالة الطرقات في إقليم وهران في 31 ديسمبر 1851 م:

مصلحة مكلفة بالاشغال	متبقية للتعديل او للتحجير بالكلم	في حالة صيانة بالكلم	الطول الكلي بالكلم	تعيين اتجاه الطرقات
طريق امبريالي				
هندسة عسكرية وجسور وطرقات		7	7	طريق من وهران الى المرسى الكبير
هندسة عسكرية وجسور وطرقات	120.5	27	147.5	طريق من وهران الى تلمسان
هندسة عسكرية	122.5	22	144.5	طريق من وهران الى الضاية (بين الضاية وطريق من وهران الى معسكر)

هندسة عسكرية وجسور وطرقات	73	4	77	طريق من وهران الى مستغانم عبر ارزيو
هندسة عسكرية وجسور وطرقات	140		140	طريق من وهران الى تليمسان الى Orléanville
هندسة عسكرية وجسور وطرقات	69		69	طريق من مستغانم الى تنس
هندسة عسكرية	43	3	46	طريق من مستغانم الى معسكر عبر البرج
هندسة عسكرية	39		39	طريق من ارزيو الى السيق
هندسة عسكرية وجسور وطرقات	/	/	96	طريق من وهران الى معسكر عبر السانية

طريق استراتيجي

هندسة عسكرية	110		110	طريق من معسكر الى تيارت
هندسة عسكرية	60		60	طريق من معسكر الى سعيدة
هندسة عسكرية	8		8	طريق من تلمسان الى معسكر بين تلمسان وسيدي بلعباس
هندسة عسكرية	66.7		66.7	طريق من تلمسان الى سبدو
هندسة عسكرية	34.1		34.1	طريق من تلمسان الى سبدو
فيلق هندسة عسكرية	44.1		44.1	طريق من تلمسان الى مغنية
هندسة عسكرية	61		61	طريق من تلمسان الى الضاية بين تلمسان والمقدة
هندسة عسكرية	44		44	طريق من نمورس الى مغنية

طرق ريفية

جسور وطرقات	12	1	13	طريق من وهران الى سهوب السيق عبر سيدي شابي
جسور وطرقات	24		24	طريق من وهران الى نمورس عبر الاندلسيات
جسور وطرقات	23		23	طريق من مستغانم الى الصبرة

هندسة عسكرية	8		8	طريق من نمورس الى كيس عبر سيدي بوجنان
	1189.9 كلم	77 كلم	1266.9 كلم	مجموع الكلي لاقليم وهران

الجدول رقم (11): حصيلة الطرقات وتطور الطرق الريفية لاقليم وهران

طرق امبريالية	771 كم
طرق استراتيجية	427.9 كم
طرق اقليمية	68 كم
طرق ريفية	463 كم
المجموع	1729.9 كم

Source : Ministère de la guerre, T.E.F, 1847-1848-1849, op cit , pp 325-327

3- طريق السيطرة في عمالة قسنطينة إلى غاية 1860م

الطريق الرابط بين سطورة قسنطينة إلى الباب الشرقي للصحراء بسكرة

إن طول المسافة بين مدينة عنابة و قسنطينة مرورا بقالمة تمتد على طول 168 كلم مع صعوبة طريقها الناجم عن تردي أرضيتها ذات الطبيعة الترابية،زيادة على كثرة الإنقطاعات فيها، مما تفرض على الجنود قطعها في مدة لا تقل عن 8 أيام ،الأمر الذي يستوجب على الجنود أن يتزودوا بالحطب والزاد الذي كان يثقل كاهلهم، لذا فقد رفعت هذه الانشغالات إلى وزير الحربية، و الذي جاء رده في في 24 فيفري 1838م ، حيث أصدر أمرا بوجوب ربط قسنطينة بأقرب نقطة بحرية، كما أصدر أمرا في 20 جوان من نفس السنة إلى الحاكم العام يقضي بوجوب احتلال ميناء مدينة سطورة في أقرب الآجال، وما يؤكد رغبة وزارة الحربية في ذلك هو ردها السريع بين 14 أوت إلى 19 سبتمبر، و تمثل في تعليمتين تقضي الأولى بتحويل الأموال التي كانت تستعمل في تحجير طريق عنابة- قسنطينة إلى مشروع طريق سكيكدة – قسنطينة، و تحمل التعليمة الثانية بتكليف الهندسة العسكرية إنجاز أشغال الطريق الرابط بين المدينتين على أن يستعمل للأغراض العسكرية و المدنية معا [1] ، و كانت أشغال الانجاز سريعة على مستوى هذا الخط عام 1838م وكانت صالحة لخدمة المراكب وللسيارات الناقلة للفرق الإستطلاعية المتجهة من قسنطينة إلى سطورة ، وبالإعتماد على دراسات إستكشافية تمكنت قوات الإحتلال من تجاوز السهل بسطورة لتفادي القبائل المعادية ، وإبتداءا من سنة 1839م إلى 1842م،عرفت هذه الطريق عمليات ترقيع وتهيئة عديدة خاصة على القسم المحصور بين Phillippeville والحروش مع إجراء تغييرات على مساره ، فقد كان ينطلق من واد زرامنة(Zeramna) إلى عنق مضيق الديس ، ليتبع المسار القديم الروماني نحو الحروش عبر دروب تكثر فيها الحفر و النتوءات الصخرية التي تزيد من رداءة

[1] Anonime : Alger ,Oran , Constantine , op cit , p 97 .

الطريق خاصة في فصل الشتاءا أي تزيد نسبة التساقط ، مع عدم توفر المواد الأولية الصلبة و المقاومة للعوامل الطبيعية التي تصلح لتهيئة الطريق [1] .أنظر إلى الخريطة رقم (16) .

الخريطة رقم (16) : الطريق الملكي الرابط بين سكيكدة و قسنطينة عبر واد الزرامنة



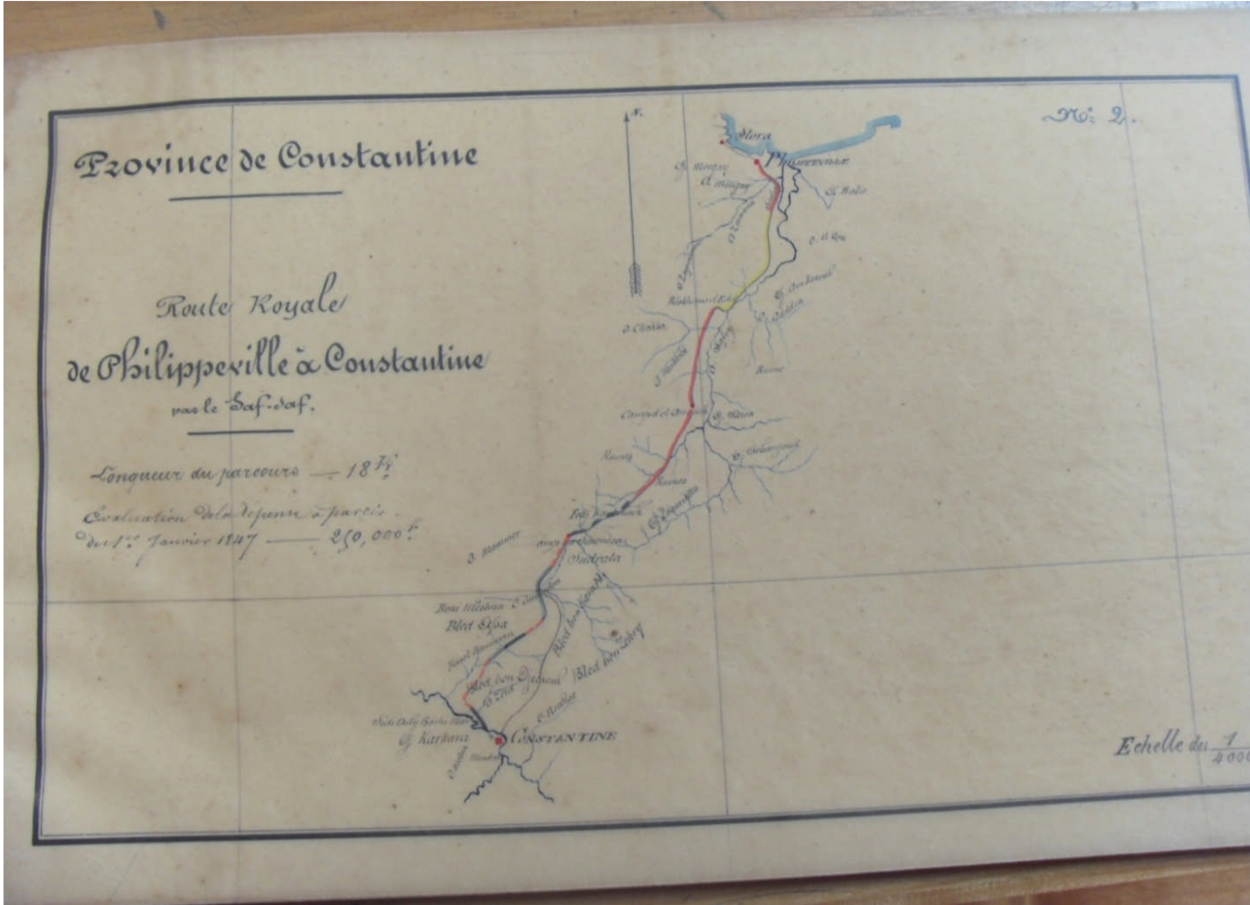
Source ; A.N.O.M , G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province de Constantine

إن الملاحظ لهذا الطريق من خلال مخططه يسجل كثرة الانقطاعات في مساره الخاضع لعملية التحجير مما اضطر مصالح الهندسة العسكرية الى تحويل مساره إنطلاقا من مضيق الديس نحو واد الصفصاف هذا الأخير الذي يتوفر على كميات كبيرة من الحجارة شديدة المقاومة والقسوة يمكن الإستفادة منها [2]. أنظر إلى الخريطة رقم (17).

---

[1] Ministère de la Guerre: T.E.F, 1843-1844 , op cit , p117.
[2] Ib id .

الخريطة رقم (17) :الطريق الملكي الرابط بين سكيكدة – قسنطينة عبر واد الصفصاف.



Source ;A.N.O.M , G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province de Constantine

زد على ذلك فإن هذا الطريق يسمح بربطه هو الآخر مباشرة بعنابة و هذا بواسطة التفرع عنابة الحروش ، و بذلك تصبح قسنطينة مربوطة بنقطتين بحريتين عبر طريقين متفرعين من نقطة واحدة (الحروش)[1] ، و مما زاد منطقة قسنطينة أهمية تجارية كمركز أنه تم ربطها بالطريق الجنوبي الشرقي الذي يصلها بـ بسكرة عبر باتنة ، و هو من الطرق الإستراتجية من الناحية التجارية بحيث يربط تجارة الصحراء (التمر و المواشي) بالساحل عبر ميناء سكيكدة (سطورة)[2] ولقد تميزت أرضية هذا الطريق (سكيكدة – قسنطينة) بأنها صلبة و كثيرة الإنحدار و التعرجات مما جعل الأشغال فيها بطيئة وخاضعة للصيانة ، حيث بلغت الأشغال بين سكيكدة و الحروش إلى 6 كلم خاضعة للصيانة من أصل 34 كلم إلى غاية 1851[3] ، أين تمكنت مصلحة الجسور و الطرقات من تهئية الطريق إلى غاية قسنطينة وبقية المسافة الممتدة بين سكيكدة و قسنطينة تحت الصيانة، ولما يحتويه هذا الطريق من أهمية عسكرية وتجارية فلقد قررت الإدارة الفرنسية تدعيمه بخط من السكك الحديدية ،وكان ذلك في عام 1857م

(1) C.G.C: procés – verbal session ordinaire, séance du décembre 1858, p 53.
(2) C.G.C: procés – verbal, Ib id.
(3) HAUT (Alfred) : Rapport sur les Voies de Communication départementales et l'Organisation d'un service d'agents-Voyers, Philippeville Typographie B. Feuille, 1873, pp 12-13.

حيث عرض كل من فريدريك وأوجين لاكروا مدعومين بجماعة إنجليزية (كلادستون هانكي، هوب) وأخرى ألمانية (إيرلاجير، شميت، كونيقواتار) القيام بإنشاء سكك حديد على إمتداد طولي يقدر بـ 87 كلم تربط سكيكدة وسطورة بقسنطينة أكبر نقاط التجارة في المستعمرة [1]، الأمر الذي يجعل هذا الخط من أنشط خطوط العبور في الجزائر، مع إمكانية تمديده لاحقا جنوبا نحو باتنة، وإرفاق مشروع هذا الخط الحديدي بمشروع صيانة وتجديد ميناء سطورة ، الذي سيدعم الحيوية التجارية لهذا الخط[2]

وكان الهدف من إنشاء هذا الطريق لغرض إلحاق قسنطينة بأقرب نقطة بحرية (روسيكادا)، كونها تمثل أقرب منفذ بحري لكل من مُعسكر باتنة ومنطقة سطيف الداخليتين، كما قام بدور كبير في تنمية الاستيطان وسط المقاطعة، بحيث يعتبر خط إمداد تجاري واقتصادي لكل من مستوطنات دان ريمون جيماب، وسان شارل، وسمندو، ولقد تم شق هذا الطريق على يد أعوان الهندسة العسكرية، ليتم تسليم أشغال الرصف والتبليط إلى إدارة مصلحة الجسور والطرقات، التي ستقوم بكل الأشغال المتعلقة بالصيانة. [3]

إضافة لما سبق ذكره ، فقد ظل هذا الطريق وإلى غاية 1860م يصنف الطريق الملكي الوحيد للمقاطعة الشرقية، وهذا نظراً لأهميته التجارية والاستراتيجية العسكرية، إلا أنه كان يتم صيانته بشكل دوري و على مدار السنة ، مما يشكل عبئا مستنزفا لمصاريف خزينة الدولة، كون أن طبيعة الأرض ونوعية مواد التهيئة المستعملة في الصيانة كانت متردية، وما زاد الطين بلة هي الظروف المناخية الممطرة شتاءا، والتي تعمل على إهتراء الطريق، حيث تضطر الإدارة المحلية إلى غلقه، وهذا عندما تزداد حالته سوءاً، بحيث يصبح غير صالح للإستعمال مما ينجم عن هذا عرقلة الحركة التجارية الرابطة بين التجارة الصحراوية ببسكرة نحوى Philippeville، لهذا ظلت أعباء الصيانة أمراً مقلقا للإدارة الاستعمارية الفرنسية.[4]

أما المرحلة الثانية من مشروع الطريق فهي الامتداد الذي يربط قسنطينة بـ بسكرة 1851م إلى 1856م، والذي تعود جذور فكرة انجازه إلى محاولة تصدي "الدوق دومال" لقبائل أولاد سلطان، الذين كانوا يقطنون حصن المنعة[5]، الذين احتمى بهم احمد باي بعد سقوط قسنطينة، حيث ورد في تقرير رفع

---

[1]: op cit , pp 19-20.
[2]AUGESTIN (Bernard) : 1931, op-cit, p2.
[3] NIEL (Odilon) : op cit , p286 .
[4] BEQUET (M) , op cit , p 137.
[5]–يقع حصن منعة في قلب الأوراس وتعتبر حاضرة القبائل الجبلية، وكان عبارة عن حصن قديم يضم 150 مسكنا سنة 1844م ولا يتجاوز عدد السكان فيه 1200 نسمة إنطلاقا من معدل 8 أشخاص في كل بيت أو خيمة، وقد كانت ملجأ لمدة 7 سنوات للحاج أحمد باب وانصاره بعد سقوط مدينة قسنطينة 1837مللتوسع أكثر أنظر :عبد الحميد زوزو: الأوراس إبان الفترة الإستعمارية التطورات السياسية الإقتصادية والإجتماعية (1837-1939م)، ترجمة: مسعود حجا مسعود، ج1، دار هومة، الجزائر، 2005، ص77.

إلى الحاكم العام بالجزائر، أرسله من باتنة بتاريخ 02 جوان 1844م، وما جاء فيه: "... إن أهم النتائج المتحصل عليها هذه السنة في مقاطعة قسنطينة هي تسوية الطريق القديم بالقنطرة لتسهيل ربط التل بالصحراء وذلك تحت إشراف نقيب الاشغال " ريفو " (Riffaut) ... وكذلك احتلال بسكرة وتنصيب قوة عسكرية بقصبتها تحت قيادة الملازم " بيتي قرون " (Petit Grand) تتكون من 255 جنديا، منهم 49 من قدماء عسكر قسنطينة فضلوا البقاء في بسكرة، أما الباقي فقد جندوا حديثا من أهالي المنطقة، ويوجد من بينهم من خدم في جيش خليفة الامير عبد القادر". [1]

وتركت معهم بعض المؤن والاسلحة والذخيرة، مع العلم أن العقيد " لابروتون " يقوم بمراقبة الطريق الممتد بين بسكرة وقسنطينة من مركزه بباتنة، كما كان يراقب أيضا أولاد سلطان المحرضين من طرف الحاج أحمد باي المعتصم بجبالهم الحصينة والمنيعة، وهم ما زالو يحملون لواء الجهاد المقدس، وفي 25 أفريل 1844 م تجمعت قوة عسكرية هائلة تمركزت بنقاوس، على سفوح جبال أولاد سلطان من أجل القضاء على مقاومة أحمد باي، يتم فيها إنجاز طريق التوغل نحو الصحراء وهذا بعد سقوط مدينة بسكرة سنة 1844م، وإدراكا لأهميتها الإستراتيجية والاقتصادية، تم الشروع في إنجاز طريق يربط بوابة الصحراء بعاصمة الشرق إذ تم إنهاء الإشغال فيه ووضعه تحت الصيانة سنة 1865م، 227 كلم من أصل 328 كلم في حالة صيانة وقد لاحظت الإدارة الفرنسية الأهمية العسكرية والاقتصادية لهذا الطريق (قسنطينة بسكرة) [2]. **(أنظر الى الخريطة رقم (18))**

الخريطة رقم (18) : الطريق الاستراتيجي الرابط بين قسنطينة – بسكرة عبر باتنة.



Source ; A.N.O.M , G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province de Constantine

---

[1] DUC D'AUMALE: Rapport du 02 juin 1844 , in revue Africaine, N° 29,1885, pp13-27

[2] Ib id .

ولقد عمدت إلى تدعيمه هو الآخر بمشاريع منها إنشاء سكة الحديد بين بسكرة وورقلة فأهمية هذا الخط بالنسبة لفرنسا وإصرارها على مده وتأكيد البعض على ضرورته يعبر صراحة على أهداف فرنسا الإستيطانية بالمنطقة [1]:

- سوف يساهم هذا الخط في تسهيل حملات الغزو والسيطرة على الصحراء، فسكة الحديد تمكن من النقل السريع للجيوش إلى أي مكان من الصحراء الشرقية والقضاء على الثورات والانتفاضات.

- كان لفرنسا أهداف أوسع وأعمق وأبعد في إنشاء هذا الخط، حيث كانت تود أن تصل إلى السودان وبحيرة تشاد، بحيث سيمكنها من أحتلال أهم المراكز الصحراوية وبالتالي السيطرة على المبادلات التجارية الصحراوية.

- تسهيل المبادلات التجارية وتوسيع الحركة التبادلية إذ لم تعد موسمية . [2]

- يمر خط سكة الحديد على أهم الواحات: الزيبان، واد ريغ و ورقلة، وهي من أكبر الواحات التي تعرف نشاط تجاري كبير و انتاج زراعي ضخم لمادة التمور، وتربط كذلك بين بني مزاب وسوق في الشرق وبين السودان والقرارة في الصحراء من جهة الغرب. [3]

- الطريق الرابط بين عنابة وقسنطينة عبر قالمة

يعتبر من الطرق التي أنشاها الجيش من أجل هدف عسكري بحت، حيث يشكل أولى المسارات القديمة للحملة الفرنسية على قسنطينة، اذ تحركت الجيوش المشكلة لهذه الحملة تحت قيادة الجينيرال كلوزال(Clouzel) نحو مدينة قسنطينة، أين بدأ وضع أولى المشاريع لشق وتخطيط الطريق الرابط بين المدينتين، ففي 17 جويلية تم تنصيب مخيم عسكري كبير في منتصف الطريق الرابط بين النقطتين (قسنطينة وعنابة)، وكان هذا في مدينة قالمة التي سيتخذها جيش الحملة الثانية مركز اعداد و انطلاق نحو قسنطينة و ذلك بعد فشل حملة كلوزال، وفي 01 أكتوبر 1837 م انطلقت الحملة الثانية نحو المدينة التي كان وصولها يوم 06 أكتوبر، والتي على إثرها تم سقوط المدينة على يد الجنرال فالي (Valée) واحتلالها يوم 13 أكتوبر، وبذلك تم اخضاع كل القبائل التي كانت موطنها على مقربة من الطريق الرابط بين المدينتين [4] .

. [1] BONNEFON (E. L.): Trans-saharien par la maind'œuvre militaire, étude d'un tracé stratégique et commercial, Henri Charles – Lavalzelle Éditeur militaire, Paris, 1900, p 17.

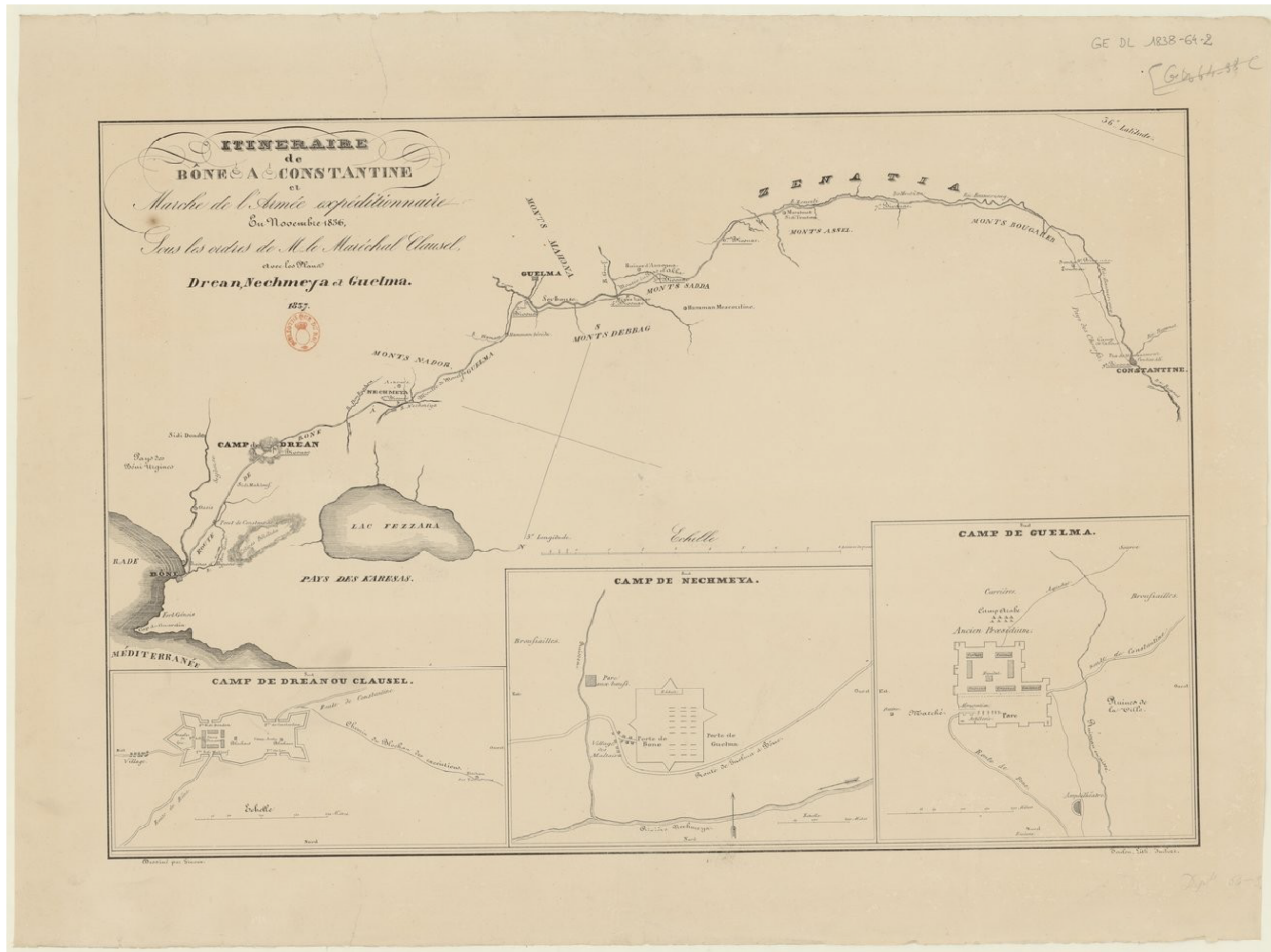
. [1] BONNEFON (E. L.), Ib id.p 143.

[1] للتوسع أكثر أنظر: حوحو (رضا): شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر و أثرها في تدعيم سلطة الاستعمار (1830-1914م)، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث و المعاصر ،جامعة منتوري -قسنطينة- كلية العلوم الانسانية و العلوم الاجتماعية. 2004-2005.

[4] Ministère de la Guerre: T.E.F.1844-1845, op cit, p 144.

وفي سنة 1845 تم إنشاء مركز استيطاني دريان(Drean) بالقرب من قالمة على الطريق الواقع بين قسنطينة قالمة [1] ، وبتأسيس هذا المركز فقد أوجب على الإدارة الفرنسية بضرورة مد طريق يربطه بعاصمة الإقليم قسنطينة، وقد تم فتحها من طرف الهندسة العسكرية حيث بلغ التحجير فيها سنة 1854م 8 كلم إنطلاقا من قرية نشمية، ليصل الطريق إلى قالمة ثم يربطها بعنابة [2] . (أنظر للخريطة رقم (19))

الخريطة رقم (19) :الطريق الرابط بين عنابة – قسنطينة عبر المراكز العسكرية دريان- قالمة- نشمية.



Source: www.gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France , Carte dessiné par Ginoux ; Itinéraire de Bône à Constantine et marche de l'armée Expéditionnaire en novembre 1836 / Sous les ordres de M. le Maréchal Clausel, avec les plans Drean, Nechmeya et Guelma. En 09/05/2018, 14.25

(1) Ministère de la Guerre: T.E.F, 1854-1855, op cit , p 144.

(2) Ib id, p 416.

الطريق الرابط بين قسنطينة عنابة عبر الحروش

ولقد بدأت فيه الأشغال سنة 1843م و كان ذلك تحت إشراف مصلحة الجسور والطرقات، ومن أهم المناطق التي يمر عليها هذا الطريق واد كرزاس و Saint-Charle (مدينة الحروش حاليا)، وتم استعماله والتردد عليه بدءا من سنة 1851م على مسافة 42 كلم تحجير إنطلاقا من عنابة أما في المقطع الثاني الذي ينطلق من Saint-Charle (الحروش) فقد بلغ قدر التحجير فيه 45 كلم[1].(**أنظر الى الخريطة رقم (20)).**

الخريطة رقم (20): الطريق الملكي الرابط بين بونة(عنابة) و قسنطينة.

Source ; A.N.O.M , G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province de Constantine

الطريق الرابط بين عنابة والقالة

يعتبر هذا الطريق يعتبر جزء هام من الطريق الامبراطوري الرابط بين تونس و المملكة المغربية مرورا بالجزائر زيادة على أن مدينة القالة و ميناءها التاريخي من المراكز التجارية الحدودية بين الجزائر و تونس بحيث أصبح من الضرورة ربط هذه المراكز بميناء عنابة ، إلا أنه تأخر فتح الطريق إلى غاية سنة 1851 م من طرف الهندسة العسكرية ، ولم يتجاوز طول التحجير فيه سوى مسافة 12 كلم، خلافا على مشروعه الذي يقضي بمده داخل الأراضي التونسية عند مدينة طبرقة، و بذلك يكون قد تم ربط

[1] C.G.C: Rapport de L'Ingénieur en chef de la circonscription de bône au C.G.C., session ordinaire de 1859, p 64.

تونس بالمغرب عبر طريق شرق- غرب الذي ينطلق من طبرقة – القالة- عنابة – قسنطينة- الجزائر- شلف- وهران- تلمسان وصولا الى المغرب[1].

الطريق الرابط بين قسنطينة وسطيف

الخط الرابط بين قسنطينة وسطيف على طول 126 كلم ، حيث انطلقت فيه الأشغال سنة 1849 من طرف مصلحة الجسور والطرقات، قصد استكمال الأشغال التي كانت قد باشرتها من قبل الهندسة العسكرية، حيث بلغت نسبة التحجير فيه سنة 1856، 137 كلم من أصل 427 كلم، أي إلى غاية الجزائر [2]، ويعتبر الشريان الرئيسي الذي يربط قسنطينة بالجزائر من خلال سطيف ومن هناك يتوجه إلى برج بوعريريج ليمر بالبيبان أو البوابات الحديدية ويصل إلى أومال في محافظة الجزائر العاصمة . [3]

(انظر إلى الملحق رقم 17).

الجدول رقم (12): حالة الطرقات في اقليم قسنطينة في 31 ديسمبر 1851 م

مصلحة مكلفة بالاشغال	متبقية للتعديل او للتحجير بالكلم	في حالة صيانة بالكلم	الطول الكلي بالكلم	تعيين اتجاه الطرقات
طرق امبريالية				
هندسة عسكرية وجسور وطرقات	100		100	طريق من سطورة الى قسنطينة عبر الكنتور
هندسة عسكرية وجسور وطرقات	130		130	طريق من قسنطينة الى سطيف
هندسة عسكرية	8.3		8.3	طريق من قسنطينة الى قالمة
هندسة عسكرية وجسور وطرقات	54	6	60	طريق من عنابة الى تبسة بتفرع على قالمة
هندسة عسكرية	65.4	26	68	طريق من سطيف الى الجزائر
هندسة عسكرية	5		5	طريق من بجاية الى سطيف
طرق استراتيجية				
				لا توجد

---

[1] Ministère de la Guerre: T.E.F, 1852-1854, op cit , p 627.

[2] BEQUET (M.) , op cit , p.138

[3] FÉRAUD (Charles), Histoire Des villes de la province de Constantine , Recueil des notices et mémoires de la Société Archéologique de la Province , 5° Volume de la deuxième série , 1871-1872. —Quinzième Volume de la collection , L . Arnolet , Libraire-éditeur , Constantine , 1872, p 13

طرق اقليمية

هندسة عسكرية	12		12	طريق من سكيكدة الى القل
هندسة عسكرية وجسور وطرقات	136		136	طريق من قسنطينة الى بسكرة
هندسة عسكرية	14.8		14.8	طريق من عنابة الى القالة
هندسة عسكرية	82		82	طريق من عنابة الى سكيكدة
هندسة عسكرية وجسور وطرقات	14		14	طريق من سكيكدة الى القالة
هندسة عسكرية وجسور وطرقات	17.6	1.4	17.6	طريق من عنابة الى لايدوغ
	639.1 كلم	30 كلم	639.1 كلم	مجموع طرق اقليم قسنطينة

الجدول رقم (13): حصيلة الطرقات وتطور الطرق الريفية لإقليم قسنطينة

371.3 كم	طرق امبريالية
277.8 كم	طرق اقليمية
221.1 كم	طرق ريفية
870.2 كم	المجموع

و مما يلاحظ على شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر أنها عرفت تطورا كبير و هذا الى غاية سنة 1851م الا أن هذا التطور اذا ما قيس بالمشاريع فهو تطورا باهرا حيث حققت الهندستين انجاز طولي قد يفوق 3500كلم من الطرق بأنواعها الثلاث ملكية ،اقليمية و ريفية الا أننا اذا تأملنا في نسبة الانجاز من الأطوال الكلية لهذه الشبكة فاننا نلاحظ أنها ضعيفة و لا تكاد تذكر في بعض الأحيان حتى أنها تظهر من خلال الخرائط مقاطع كبيرة من الأطوال الكلية على شكل طرق ريفية و هذا عكس ما أوردته جداول الاحصاء الفرنسية في الجزائر حيث يظهر جدول مجموع طرق الأقاليم أن أعلى نسبة هي الطرق الملكية 1600 كلم.

أنظر الجدول رقم (14)

جدول رقم (14): الطول الكلي لطرق الاقاليم الثلاث الجزائر- وهران و قسنطينة .

الاقاليم	طول الطرق بالكلم				
	طرق امبريالية	طرق استراتيجية	طرق اقليمية	طرق ريفية	المجموع لكل اقليم
الجزائر	470	364	94.8	150.1	1.079
وهران	771	427.9	68.01	463	1.729.9
قسنطينة	371.3	427.9	277.8	221.1	870.3
الكل	1612.3 كم	791.9 كم	440.6 كم	834.2 كم	3679.2 كم

Source: T.E.F, 1846-1847-1848-1849, op cit, pp 328-330.

حسب الإحصائيات المقدمة في هذا الجدول فإن الطول الكلي لشبكة الطرق الفرنسية في الجزائر قد بلغ 3600 كلم و هو رقم ضئيل إذا ما قارناه باتساع الرقعة الجغرافية للتل الجزائري دون حساب الصحراء زد على ذلك أن نسبة الطرق الريفية و الإقليمية و التي لم تكن تخضع لعملية رصف و تحجير جيدة مرتفعة إذا ما قورنت بالطرق الملكية التي بلغ طولها الكلي 1600 كلم زيادة على ذلك أنها لم تكن تخضع لعملية التحجير الكلي ، أي أن تصنيف الطرق يعود إلى أهمية الطريق في حد ذاته وإستراتيجيته بغض النظر على نسبة التحجير فيه مما يجعل الدارس قد يقف على تناقضات بين مشاريع الطرق و تحقيق نسبة انجازها على الواقع بحيث نلاحظ على سبيل المثال لا الحصر أن الطريق الرابط بين الجزائر قسنطينة أو الجزائر وهران أو الجزائر الأغواط ... من الطرق الملكية و معنى هذا أنها من الطرق الرئيسية التي عليها نسبة تردد تجاري و عسكري كبيرين إلا أن نسبة الرصف و التحجير التي لا تكاد تتجاوز عشرات الكيلومترات تقف عائقا دون استخدام هذا الطريق و عليه فان شبكة الطرق الفرنسية لازلت إلى حد الآن تعاني الكثير من الصعوبات و العراقيل في الانجاز. **(انظر إلى الملحق رقم 18).**

الفصل الثالث:

تطور شبكة الطرق الفرنسية بالجزائر خلال

العهد المدني 1870 –1900

لم يلبث الصراع حتى نشب بين كتلتي الاستعمار الفرنسي في الجزائر وهما الجيش والمعمرون، ولم تهدأ الخلافات السياسية حتى استطاع المعمرون إسقاط النظام العسكري واستبداله بالنظام المدني سنة 1870م ، وللوصول إلى هذه النتيجة فلقد شهد أواخر العقد الخامس وبداية العقد السادس من عمر الاستعمار في الجزائر تطورات كبرى في سياسة الإدارة الفرنسية الداخلية تجاه هاتين الكتلتين، وكيف كان ينظر كل تيار إلى مستقبل الإستعمار وإلى المصالح الفرنسية في الجزائر وإلى كيفية التعامل مع الأهالي (السكان الأصليون).

فأما العسكريون فقد احتلوا الأرض بالقوة وفرضوا عليها السيادة الفرنسية وتولوا وظائف السلطة العسكرية في الجزائر، من ضابط المكتب العربي في إحدى القرى النائية إلى أعلى المراتب العسكرية في الجيش والإدارة (الحاكم العام)، وهم بهذا الدور يفتحون أبواب الجزائر لترسيخ دعائم الإستيطان لكل الأوروبيون أو الفرنسيين، ويسمحون لهم بامتلاك الأراضي والعقارات ويقيمون لأجلهم مشاريع اقتصادية كبرى لإنجاح عملية الإستيطان في الجزائر، وهذا من خلال منح الإمتياز أو تحقيق الإستثمارات على حساب أراضي الأهالي.

إلا أنهم كانو كثيرا ما يكبحون جموح المعمرين ويمنعونهم بالإصطدام مع السكان الأصليين، لأنهم يدركون أن نزع أراضي الأهالي بالقوة المباشرة يؤدي لقيام ثورة الأهالي ضد النظام الفرنسي، وعلى الرغم من أنه مع فكرة الإستعمار ونزع الملكية، لكنهم بتطبيقهم سياسة التدرج في السلب والنهب ومصادرة أملاك الأهالي ، واستطاعوا بذلك تحقيق أهدافهم مع المحافظة على القدر الممكن من الاستقرار والأمن في المستعمرة ، أما التيار المدني من فرنسيين وأوروبيين فكان يعتبر نفسه صاحب حق في الجزائر، فكثيرا ما كان يوصف بالطمع في الحصول على الأرض من الجزائري بأنه وسيلة، بل يعتبر ذلك حقا مكتسبا بسيادة فرنسا على الجزائر.

فماهي أهم الاصلاحات التي قام بها الحكم المدني في شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر ؟

1- مشاريع الطرق الوطنية للجزائر من خلال مداولات المجلس الأعلى للحكومة العامة 1873م

لقد كان مرسوم 18 جويلية 1864 م هو آخر تعديل قانوني في العهد الملكي مسى تصنيف شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر، حيث تضمن تصنيف الطرق الملكية الموجودة في الجزائر إلى 5 طرق رئيسية[1] ، وهذا بطول إجمالي بلغ 2.003 كم ، وهي الحصيلة الإجمالية لإنجاز الهندسة العسكرية ومصلحة الجسور والطرقات لشبكة الطرق في الجزائر خلال عهد الحكم العسكري، و مع نهاية عام 1872م رأى الحاكم العام Gueydon بضرورة توسيع امتدادات شبكة الطرق وهذا لتسهيل الاتصالات

[1] C.G.O.: session d'octobre 1873 - procès-verbaux des délibération - , imprimerie , A Dupont , rue de la préfecture , Oran , 1873 , p43-44..

بين المحافظة المركزية (الجزائر) وباقي المحافظات ، ولهذا فلقد كلف كل من مفتش الأعمال المدنية و القائد الأعلى للهندسة العسكرية بإعداد مشروع خاص بتصنيف طرق وطنية جديدة [1] ، وكانت أولى النتائج هي تصنيف 17 طريق وطني وإقليمي routes départementaux جديدة بطول إجمالي قدره 2.772 كم ، لتصبح الشبكة الجزائرية تقدر كلية بحوالي 4.775 كلم[2] ، بمبلغ مالي بلغ 42 مليون حيث قدرت فيه مصاريف الصيانة فقط بـ 5223000 فرنك [3].

ولقد عكف جدول أعمال المجلس الأعلى للأشغال العمومية لسنة 1873 م على مناقشة أهمية هذه الطرق الجديدة في الشبكة والأغلفة المالية المخصصة لها، حيث كلفت الحكومة السيد Billard مهندس رئيس وعضو مجلس الحكومة وكاتب اللجنة الرابعة، باعداد أرضية مقترحات تكون كمشاريع أولية لطرق جديدة، وهذا لغرض المداولات المخصصة لميزانية الأشغال العمومية لهذه السنة. [4]

ولقد تضمنت مداولات المجلس الأعلى للحكومة الاستعمارية بالجزائر مناقشة مشاريع الطرق الجديدة المزمع شقها سنة 1874م، بالاضافة إلى الميزانية المخصصة لها.

وكذا المشروع المحضر من طرف حكومة الجزائر الخاص بتصنيف الطرقات الوطنية، ومنها طرق الاتصالات ذات الأهمية السياسية والتجارية الاستعمارية، والتي تعود بالمنفعة العامة.

1- 1 مشروع تصنيف طرق المحافظات إلى طرق وطنية لاقليم الشرق قسنطينة (دورة 1873م):

1- **من عنابة إلى تبسة:** طريق موازي للحدود التونسية ذات أهمية عسكرية وتجارية ، تمر على مناطق قبائلية عامرة بالسكان، كما تتوفر فيها عدة أسواق إقليمية كسوق مدينة سوق أهراس، وسوق عين طمطام التابعة لمدَاوروش، التي كثيرا ما يتردد عليها التجار التونسيون، فالطريق في هذه المنطقة لا زال في حالة صيانة إلى غاية سوق أهراس، وبالتالي يستوجب استكمال كافة الأشغال المتعلقة به إنطلاقا من سوق أهراس إلى غاية تبسة، والتي تعتبر نقطة وصول البضائع من ناحية الجنوب والاتصال المباشر مع البحر، ليتم تصنيفه كطريق وطني حدودي[5].

2- **من قسنطينة إلى تبسة** [6] : وهو امتداد طبيعي للطريق الوطني رقم(5) ، يمر بمناطق حيوية وصالحة أن تكون أرضية للاستيطان ، أين توجد عدة مراكز ومشاريع استيطانية هي مبرمجة لخدمة المستوطنين في الجهة الشرقية ، هذه الطريق تصل إلى غاية تبسة عن طريق التل ثم الحدود التونسية

---

(1)Conseil Supérieur de Gouvernement : Exposé de la situation de l’Algérie par M. le Gouverneur Général, à l’ouverture de la session 12 Janvier 1875 , imp de la ville Juillet Saint- Lager , Algérie, 1875, p 26.

(2) VILLENEUVE (Peltereau) : Rapport fait au Nom de la commission du Budget (sur le Budget des dépenses de L’exercice 1874) , Assemblée Nationale N° 2031, Annexe au procès-verbal de la séance du 24 Novembre 1873.

(3) Conseil Supérieur de Gouvernement: Exposé de la situation de l’Algérie 1875, op cit, p 26.

(4)C.S.G.A.: Procés – Verbaux de session d’Avril 1873, imprimerie des télégraphes algériens et de la ville, Alger, 1873, p 229.

(5) C.S.G.A : op cit, p233.

(6) C.S.G.A: Ib id , pp234-235.

وتعتبر مدينة تبسة إحدى كبريات الأسواق التجارية بين تونس والجزائر[1] ، كما سيكون لهذا الطريق دور في تحويل مدينة تبسة من الحكم العسكري (المكتب العربي) إلى بلدية كاملة الصلاحيات ، خاصة إذا ما علمنا أن المدينة قاعدة صناعية وهذا لما تزخر به من ثروات باطنية معدنية ، كما أن للمنطقة قيمة تاريخية حيث كانت قاعدة للرومان وهي من إحدى مدنهم الكبرى وتحتوي على آثار رومانية كبيرة [2] ولا تتطلب الكثير من الصيانة لسهولة أرضيتها وقلة المنحدرات بها، مما سهل بانجاز سكة حديدية اقتصادية تربطها بعنابة وشبكة طراموای محلية (سكة حديدية تُجذب بأحصنة). [3]

3- **من قسنطينة إلى عنابة مرورًا بقالمة** : إن اتصال قسنطينة وقالمة بميناء عنابة يقدم منفعة عامة جد هامة ، ممّا يتطلب تصنيف هاذين الطريقين إلى طرق وطنية على الرغم من أنهم في حالة صيانة، كما أن التفرع المرتبط بالطريق الرابط بين عنابة وتبسة سيكون له دور كبير في تنشيط المنطقة اقتصاديا إضافة إلى كثافة التردد على الطريق، وهذا خاصة بعد ربط تبسة بالسكة الحديدية المبرمجة من عنابة إلى قالمة (أنظر الخريطة).[4]

4- **من بجاية إلى قالمة مرورًا بجيجلtoberville** : إن الطريق الرابط بين قالمة وبجاية مرورا بجيجل هو طريق ساحلي ذو أهمية كبيرة لجلب المنتوجات من القبائل الشرقية ، وربطها بالموانئ والأراضي الخصبة التابعة للمعمرين.

5- **من بجاية إلى بسكرة مرورًا بسطيف** : الطريق الرابط بين بجاية بسكرة مرورا بعاصمة الهضاب سطيف، تسهل الاتصال بين ميناء بجاية وجبال القبائل الصغرى ومنطقتي سطيف والحضنة، ويعتبر هذا الطريق من ضمن شبكة الطرق التي تربط بسكرة بالبحر، فأما المقطع الرابط بين بجاية وسطيف فقد تم انجازه في مرحلة الحكم العسكري (انظر إلى الخريطة رقم21)، ليبقى الجزء بين سطيف وبسكرة قيد الدراسة. [5]

---

[1] HAUET (Alfred) : Rapport sur les voies de communication départementales et l'organisation d'un service d'agents-voyers ou C.G .C, session d'Avril 1873.Typographie B. Feuille, Philppeville, 1873, p 14 .

[2] HAUET (Alfred) :Ib id .

[3] C.S.G.A., op cit, p 235.

[4] HAUET (Alfred): op cit, pp 7-8.

[5] C.S.G.A., op cit, p 235.

خريطة رقم (21) : الطريق الملكي الرابط بين بجاية سطيف



Source ; A.N.O.M , G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province de Constantine

6- من برج بوعريريج إلى بوسعادة [(1)]: الطريق الرابط بين البرج وبوسعادة وهو من الطرق القروية، فهذه الطريق تفك الحصار على تجارة الصوف والمواشي في بوسعادة وتسهل قدوم منتوجات من غرب الحضنة نحو وادي الساحل وميناء بجاية، وهذا ما تسمح به أيضا طريق بسكرة سطيف. [(2)]

وفيمايلي : جدول تصنيف الطرقات من خلال مناقشات المجالس العامة للحكومة لدورة 1873م لعمالة قسنطينة ، **أنظر الجدول رقم (15):**

رقم التصنيف	طبيعة الطرقات	التطور بالكيلومترات			المصاريف المتبقية للدفع	النفقات السنوية للصيانة
		مُنجز	للانجاز	كلي		
	<u>طرقات مصنفة</u>					
1	- من الجزائر إلى الاغواط	359	80	439	800.000	387.500
2	- من المرسى الكبير إلى	146	80	446	800.000	145.000

([1]) C.S.G.A: op cit, pp 240-241.
([2]) Ibid: p 235.

3	تلمسان	208	119	327	600.000	267.500
4	- من سطورة إلى بسكرة	447	119	447	600.000	402.300
5	- من الجزائر إلى وهران	377	50	427	1.400.000	64.500
	- من الجزائر إلى قسنطينة					
	طرقات في طور التصنيف					
06	لعمالة قسنطينة .					
	- من عنابة إلى تبسة (تمديد	80	137	217	3.430.000	108.500
	الطريق الإقليمي الحالي رقم4					
07	من عنابة إلى سوق أهراس)					
	- من قسنطينة إلى تبسة مع	70	132	202	1.980.000	132.000
	تفرع على مستوى خنشلة (حاليا				1.050.000	35.000
	طريق قروي للاتصالات الكبرى					
08	تربط قسنطينة بتبسة)	131	»	131	»	131.00
	- من قسنطينة إلى عنابة مرورًا	10	31	41	780.000	41.000
	بقالمة مع تفرع نحو سوق					
	أهراس (حاليا طريق إقليمي					
09	رقم(2) من قسنطينة إلى عنابة					
	وطريق ريفي من قالمة إلى	189	241	430	6.030.000	430.00
	سوق أهراس)					
	- من بجاية إلى قالمة مرورًا					
	بجيجل Robertville وعنابة					
	(جزءًا من هذا المخطط يحوي					
10	طريق إقليمي رقم(3) من بجاية					
	إلى قالمة الطريق رقم(4) من					
	عنابة إلى saint-charles وجزء	18	215	233	3.140.000	259.500
11	من الطريق الإقليمي رقم(5) من					
	عنابة إلى سطيف					
	- من بجاية إلى بسكرة مرورًا	»	124	124	1.490.000	87.000
	بسطيف (تظّم الطريق الإقليمي					
	رقم(6) من بجاية إلى سطيف)					

	- من برج بوعريريج إلى بوسعادة (حاليا طريق قروي أو ريفي)					

Source : Conseil supérieur de Gouvernement Alger : Procés – Verbaux de session d'avril 1873, op cit, p

1-2- مشروع تصنيف الطرقات الوطنية في محافظة الجزائر من خلال مناقشات المجالس العامة للحكومة لدورة 1873م

من خلال الاطلاع على جدول تصنيف الطرقات للمجلس الأعلى لمستعمرة الجزائر، تبين لنا أن هذه العملية قد كلفت الخزينة الفرنسية في الجزائر أموالا كبيرة، بحيث أصبحت مشكلا متداولا بين نواب الجمعية العامة الفرنسية في الجزائر، إذ جاء على لسان أحد الأعضاء : (... إن عملية تصنيف الطرق يستوجب زيادة في قيمة القروض المخصصة لصيانة هذه الطرقات من هذا الصنف (الوطنية)، وعلى توزيع الطاقات المسخرة لتشييدها) [(1)].

وللأهمية التي تفرضها شبكة الطرقات لمستعمرة الجزائر من أجل تحقيق الاهداف الاستراتجية والاقتصادية وكذا السيطرة الكلية على أمن وخيرات المستعمرة ، كان لزاما على الجمعية العامة الفرنسية في الجزائر، الخروج برزنامة مشاريع طرق وطنية، عملت على رصفها وتهيئتها مصلحتي الهندسة العسكرية والجسور والطرقات، وبعد فحص دقيق للمشروع تمت الموافقة من قبل المجلس العام لدورة 1873 م على المقترحات التالية:

1- **الطريق الرابط بين بجاية وأومال مرورا ببني منصور:** وهي من الطرق الريفية والتي كانت قيد الانجاز[(2)]، خاصة في الجزء الكبير الرابط بين بجاية وبني منصور إلى ما وراء ذلك، وبالتالي فسيتم استعمال طريق الجزائر العاصمة- قسنطينة مرورا بالبويرة (برج حمزة سابقا) كبديل مؤقت على الطريق بجاية سطيف العاصمة، ويبقى الطريق بين البويرة وأومال، يمر على العديد من القبائل الجزائرية ، وكذا القرى الاستيطانية الأوربية، وتعتبر من أهم الطرق في الجزائر بأكملها. [(3)]

2- **من الجزائر العاصمة إلى بجاية**[(4)] : هذه الطريق تربط بين وادي ساعو وقبائل جرجرة بمينائها الطبيعي ببجاية، بحيث تسمح بمرور المنتوجات القادمة من الغابات الشاسعة التي يقطعها الطريق، كما تعتبر وسيلة مهمة فيما يخص إخماد الثورات و إعادة السلام في منطقة القبائل، والتي هي مأوى للثائرين

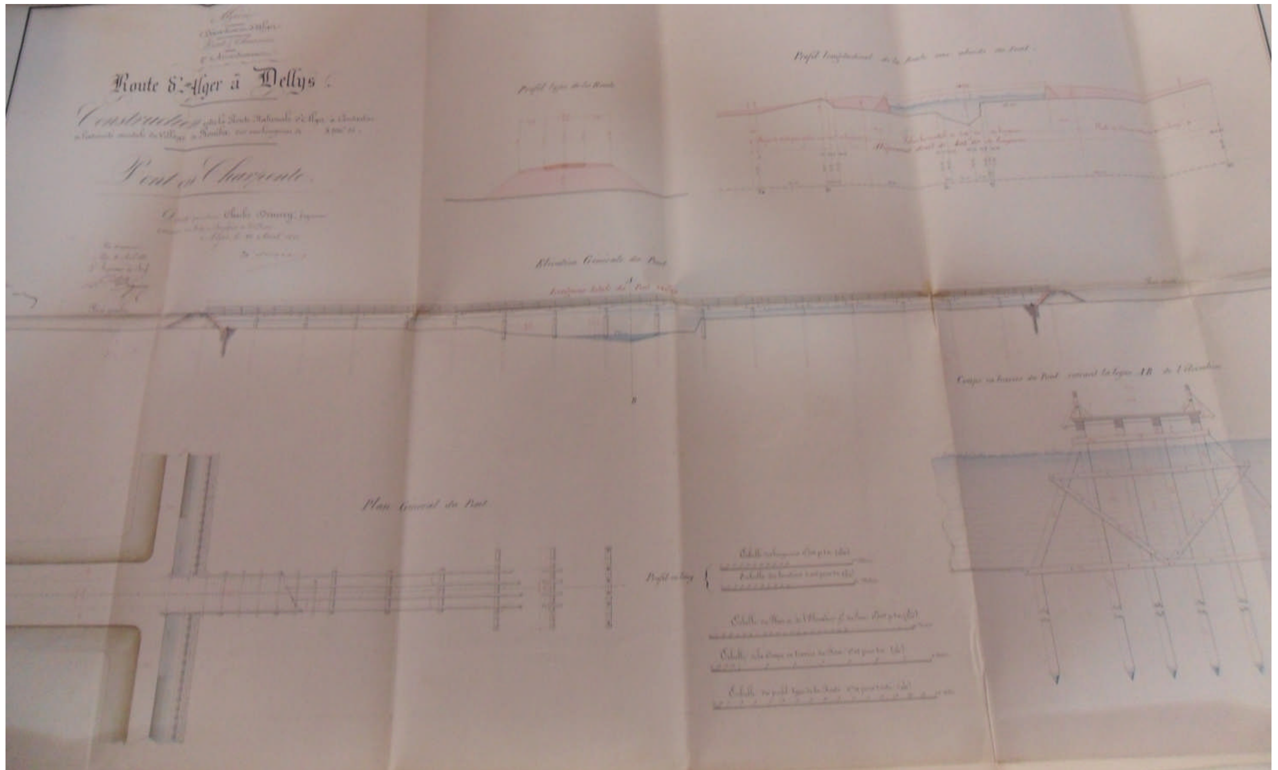
---

(1) C.S.G.A: op cit, pp 235.
(2) . Gouvernement général civil de l'Algérie, par Peltereau –Villeneuve , …, op cit, p 57.
(3) C.S.G A. : Procés – Verbaux de session d'Avril 1873, op cit, pp234-235.
(4) Ib id, p235.

ضد الاستعمار[1]، والذي يجب أن يضم جزء من الطريق الإقليمي رقم(1)، الرابط بين الجزائر العاصمة- دلّس والمتفرع من الطريق الوطني رقم(5)، وتيزي وزو كما يناسب اضافة تفرع آزيبازمون- دلس و الذي تم انجاز منه 26م، و هذا لغرض ربط جزء من

الحوض الشمالي لجرجرة بميناء دلّس، وبالتالي فإن رأي اللجنة في تسمية الطريق المصنف رقم (13) "الطريق الوطني الجزائر العاصمة- بجاية والذي يتفرع منه آزيبازمون- إلى دلس".[2](**أنظر الشكل رقم 02)**.

الشكل رقم (02) : طريق الجزائر- دلس.



Source :A.N.O.M :G.G.A , Fons ministériels F80/1461

3 - **الطريق الإقليمي الرابط بين الجزائر، أومال وبني منصور**[3]: طريق ضروري بالنسبة للجيش الفرنسي، وكذلك الطريق قسنطينة وبجاية من أجل توقيف أدنى محاولة للقيام بثورة في منطقة القبائل أو إيصالها إلى المناطق التي يسكنها العرب أو غيرهم، ومن الجانب الاستطاني فهي تعتبر ذات أهمية كبيرة، بحيث هي الطريق الوحيد الذي يمكن من خلاله الوصول إلى وادي أعالي إيّسر وهضبة بني سليمان، أين يوجد العديد من الأراضي التي هي تحت سيطرة الإدارة الفرنسية، وهي التي ستسمح لهم باقامة مشاريع استطانية مستقبلا، ولقد تم إنجاز ثلثين من هذا الطريق بين الجزائر العاصمة وأومال. [4]

---

[1] BEUDON (A.) : Rapport sur l'organisation d'un service de voirie départementale présenté par A. Beudon à la commission spécialement chargée de l'étude de cette question par le conseil général du département d'Alger, imp de l'Algérie-Française, Alger, 1873, pp 45-46.
[2] C.S.G A :op cit, p 235.
[3] Ib id, p 236.
[4] BEUDON (A.) : Rapport … , op cit, p 46

4 **من Affreville إلى بوغار**[1]: طريق اتصالات جد هام من وجهة نظر المخططات الاستطانية المستقبلية للوصول إلى وادي الشلف بين بوغار- مليانة، فهي في حالة صيانة على امتداد الـ 22 كيلومترات الأولى، ونظرا لوجود الخط الحديدي فهذا ساعد على اقتصاد تقريبًا ثلثين ($^2/_3$) من الطريق التي تنجز حاليا مرورًا بالمدية. [2]

5- **من Affreville إلى ثنية الحد** [3]: ويعتبر إحدى الطرق المساهمة في ربط العلاقات التجارية بين عمالة الجزائر وإحدى كبريات أسواق الجنوب بتيارت، التي كانت تستقبل السلع الصحراوية والسلع القادمة من إقليم وهران ، وهو طريق هام لتسهيل استغلال الثروة الغابية للبلاد، ومزارع الحلفاء التي تغطي هضاب سارسو، ومما يجدر ذكره أنه وإلى غاية ثنية الحد لم يبقى سوى 9 كلم بدون إنجاز، أما الباقي فلقد تمّ إنجاز التمديد فيه إلى غاية سارسو[4].

وفيما يلي: جدول تصنيف الطرقات من خلال مناقشات المجالس العامة للحكومة لدورة 1873م لعمالة الجزائر، **أنظر الجدول رقم (16):**

رقم التصنيف	طبيعة الطرقات	التطور بالكيلومترات: مُنجز	للانجاز	كلي	المصاريف المتبقية للدفع	النفقات السنوية للصيانة
	<u>طرقات في طور التصنيف إقليم الجزائر</u>					
12	- من بجاية إلى أومال مرورًا ببني منصور (حاليا طريق ريفي من بجاية إلى بني منصور)	50	90	140	2.700.000	140.000
13	- من الجزائر العاصمة إلى بجاية (مسلك إلى غاية تيزي وزو، طريق إقليمي رقم(1)، ستعوض الطريق الريفي من سباو إلى بجاية)	»	110	110	3.300.000	165.000
14	- من الجزائر العاصمة إلى أومال والمنصورة (حاليا طريق إقليمي رقم(2) من الجزائر إلى أومال،	83	124	207	3.100.000	310.500

(1) C.S.G.A : op cit, p 236-237.
(2) BEUDON (A.) : Rapport …., op cit , pp46-47
(3) C.S.G.A: op cit, pp 236-237.
(4) BEUDON (A.): op cit , p46

15 16	وطريق للاتصالات الكبرى رقم(9) من أومال إلى سطيف) - من Affreville إلى بوغار - من Affreville إلى ثنية الحد	 24 59	 56 9	 80 68	 1.120.000 180.000	 80.000 68.000

Source : Conseil supérieur de Gouvernement Alger : Procés – Verbaux de session d'avril 1873, op cit, p

1-3- مشروع تصنيف الطرقات في محافظة وهران (دورة 1873م)

1- الطريق الإقليمي رقم (4) الجزائر، شرشال[1] : والذي يتصل بالطريق الريفي نقماريا مستغانم مرورا بصفة إجمالية على القليعة الشلف ثم مستغانم ، هذه الطريق التي تحوي الساحل ذات أهمية أولية من الناحية الإستراتيجية تسمح في حالة قيام أي ثورة في الظهرة بالتدخل من جهة الشمال ، وفي نفس الوقت الجنوب عن طريق السكة الحديدية [2].

1- الطريق الرابط بين غليزان وتيارت : وتم إنجاز منه 95 كم، ومن مميزات هذه الطريق أنها تسهل عملية تجارة الحلفاء القادمة من سارسو.[3]

2- الطريق الوطني رقم(19) من وهران إلى Géryville عبر معسكر ويتفرع منها جسر وادي الحمّام إلى مستغانم [4] ، وتم إنجاز منه حوالي 134 كم و183 كم في طور الانجاز [5].

3- الطريق الوطني رقم(20) من تليلات إلى الضاية عبر سيدي بلعباس[6]، تم إنجاز منه حوالي 106 كم أما 48 هي في طور الإنجاز ، وهذا الطريق هو الآخر مهم في عملية تجارة الحلفاء [7].

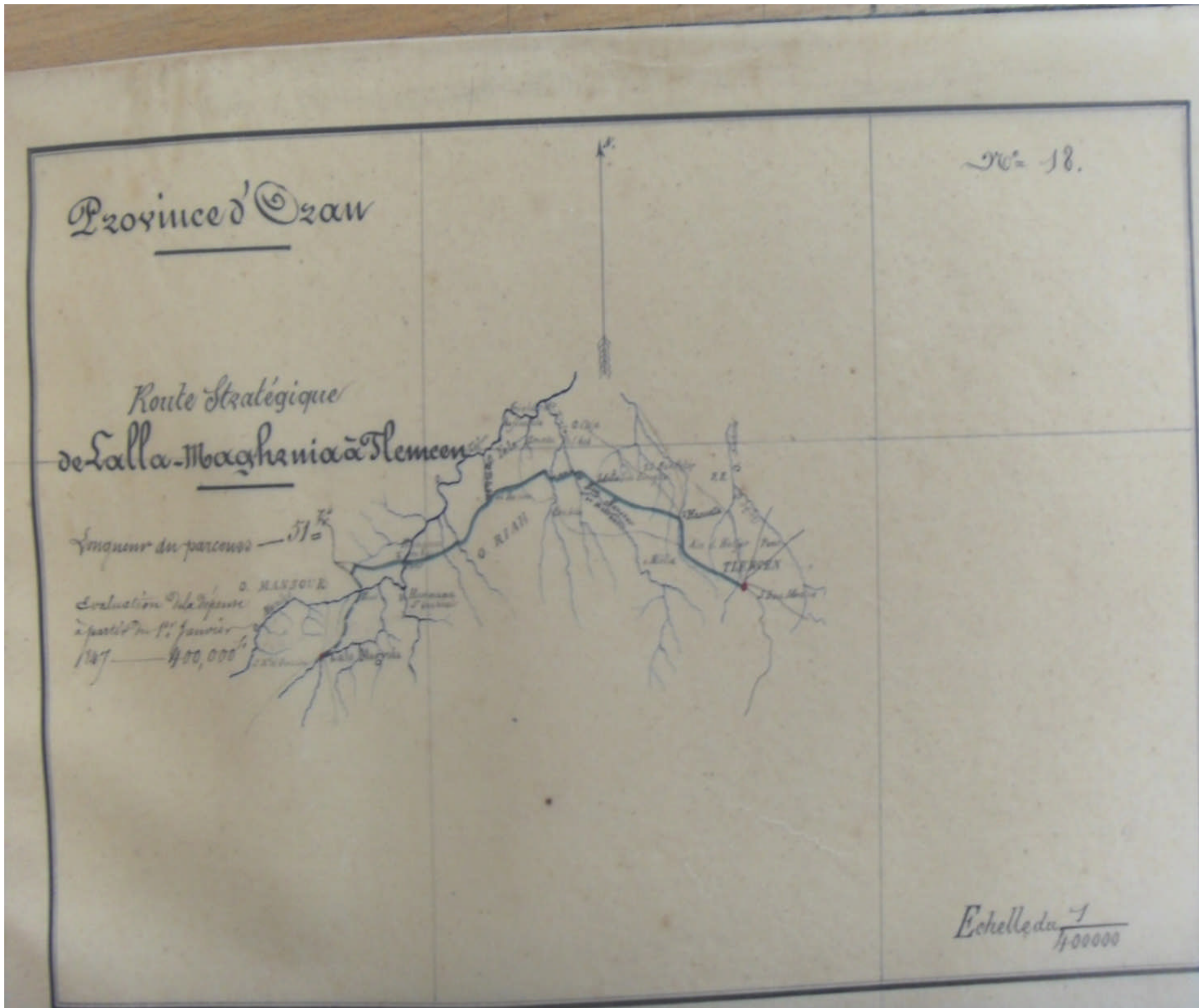
4- الطريق الرابط بين مرسى الكبير إلى غاية العريشة عبر تلمسان: يصنف تحت إسم الطريق الرابط بين المرسى الكبير وسبدو والعريشة، وهو بمسار كلي قدر بـ 85كم ، حيث تم انجاز نصف الطريق الممتد من تلمسان إلى سبدو، و هو الإمتداد الطبيعي للطريق الوطني رقم(2) إلى غاية حدود التل نحو مناطق زراعة الحلفاء، فمصالح الهندسة العسكرية تقترح تمديده إلى غاية العريشة، مركز غزو جديد ونقطة هامة على الحدود المجاورة للمغرب.[8]

---

[1] BEUDON (A.): op cit, p44.
[2] Préfecture d'Oran : Recueil officel des actes adminstatifs. Région d'Oran , imp Ad Perrier , Oran 1872-1873.p 202 .
[3] Ib id, p201 .
[4] C.G.O, op cit, p 44.
[5] Préfecture d'Oran : op cit, p 202.
[6] C.G.O, op cit, p 44.
[7] Préfecture d'Oran : op cit, p 202.
[8] Ib id.

5- الطريق الرابط بين تلمسان ولالة مغنية والمشكل من الطريق الإقليمي رقم (7)، وهو يصل إلى لالة مغنية، أحد أهم أسواق الجزائر الحدودية وكثيراً ما يتردد عليه المغاربة، وهذه الطريق تجعل من هذا السوق في اتصال دائم مع ميناء نمروس، ومدينة تلمسان هي ذات أهمية قصوى من الناحية العسكرية حيث تم التخطيط له وشقه في نهاية عهد بيجو1847م(انظر للخريطة رقم22) وذلك بسبب إتصاله بالحدود المغربية [1] التي قد تكون مصدر تمويل وتسليح للقبائل الثائرة في الناحية أو جسر إمداد لمناطق توسع ونفوذ جديدة للإستعمار ، وتم إنجاز منه حوالي 25 كلم و75 في طور الإنجاز.[2]

خريطة رقم (22): الطريق الاستراتيجي الرابط بين تلمسان - لالة مغنية.



Source , A.N.O.M , G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province de Oran

(1) C.S.G.A : op cit, p 237.
(2) Préfecture d'Oran : op cit, p 202.

وفيمايلي: جدول تصنيف الطرقات من خلال مناقشات المجالس العامة للحكومة لدورة 1873م لعمالة وهران، أنظر **الجدول رقم (17)** :

النفقات السنوية للصيانة	المصاريف المتبقية للدفع	التطور بالكيلومترات			طبيعة الطرقات	رقم التصنيف
		كلي	للانجاز	مُنجز		
					<u>طرقات في طور التصنيف لعمالة وهران</u>	
502.500	5.930.000	370	237	133	- من مستغانم إلى الجزائر، عن طريق نقماريا، تنس، شرشال والقليعة (تضم الطريق الإداري رقم(4) من الجزائر إلى شرشال و الطريق الريفي من مستغانم إلى نقماريا	17
142.500	»	95	»	95	- من غليزان إلى تيارت	18
313.500	1.230.000	317	183	134	- من مستغانم إلى Géryville عن طريق معسكر (حاليا طريق إداري رقم(5) من مستغانم إلى معسكر والطريق الريفي من مستغانم إلى سعيدة	19
231.000	960.000	154	46	108	- من وهران إلى الضايه عن طريق سيدي بلعباس (حاليا طريق إداري من وهران إلى سيدي بلعباس وطريق كبير للاتصالات من سيدي بلعباس إلى الضايه	20
102.500	950.000	85	69	16	- تمديد الطريق من مرسى الكبير إلى تلمسان نحو سبدو والعريشة	21
100.000	1.880.000	100	75	25	- من تلمسان إلى نمروس عن طريق لالة مغنية (حاليا طريق إداري	22

Source : Conseil supérieur de Gouvernement Alger : Procés – Verbaux de session d'avril 1873, op cit, p 237-236.

ومما يجدر بالذكر أن مداولات المجلس العام لسنة 1873م ، قد سجل بعض المعارضات حول بعض التعديلات لبعض الطرق ومنها: الطريق رقم (17) وهذا بسبب كونه موازي للخط البحري الرابط بين ميناء

الجزائر وموانئ الغرب، والذي يعتبر من الخطوط القديمة التي اعتمد عليها الاستعمار الفرنسي في غزو المرسى الكبير وميناء وهران، حيث كان مقترح تفادي الخسائر المالية التي ستصرف على فتح هذا الطريق البري، وهذا بالاعتماد على الخط البحري القديم الجزائر وهران، بالاظافة إلى أن المنطقة مدعمة أيظا بخط حديدي يكفل لها بتنشيط المنطقة اقتصاديا وكذا السيطرة العسكرية، ويظهر ذلك من خلال تدخل السيد Lagrenge مستفسرا عن الأسباب التي أدت إلى فتح طريق من مستغانم إلى الجزائر العاصمة موازية للبحر، وذلك لوجود في نفس الاتجاه طريق اتصالات يتمثل في السكة الحديدية وهران-الجزائر العاصمة، زيادة على البحر الذي يعتبر طريق وطني.

بينما يذهب Garau إلى ضرورة تصنيف هذا الطريق من الطرق الوطنية، لكونها موجهة إلى الغزو والاستعمار لمنطقة الظهرة، والتي لم يصل إليها الفرنسيون بعد، والتي تمّ البدء فيها، ولقد صنفت تحت اسم طريق مستغانم- تنس [1] أنظر إلى الخريطة رقم (23) .

الخريطة رقم (23) : الطريق الاستراتيجي الرابط بين مستغانم – تنس .



Source , A.N.O.M , G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province de Constantine

والهندسة العسكرية هي القائمة باشغال الطريق ، وهذا لأن الطريق البحري لا يمكن اعتباره بالنسبة للساحل الجزائري كطريق طبيعي للنقل والاتصال، وهذا الطريق المراد إنجازه جد هام، حيث نوه قارو

---

[1] C.S.G.A: Ib id, pp 230-231.

garau بأهميته في غزو الظهرة، كما حث على ضرورة مراقبة هذا البلد الذي لم يتم السيطرة عليه فعليا وذلك للافضلية التي يحضى بها الطريق على الخط البحري والسكة الحديدية، لذلك وجبَ تنشيط المراقبة فيه وتكثيفها لأنه يمكن بسهولة تمويل وإمداد العرب هناك بالذخيرة وحتى المدافع. [1]

2- تصنيف الطرقات الوطنية لسنة 1876 -1877 م:

إن تقدم أشغال شبكة الطرقات الفرنسية في مستعمرة الجزائر بشكل ملحوظ في سنة 1876م، دفع بالحكومة العامة برفع الغلاف المالي المخصص لشق وصيانة الطرقات لميزانية 1877 م بمبلغ 145635849 كميزانية إضافية لصالح هذه المشاريع، وقد وزعت على المديريات الفرعية لاقاليم الجزائر أين خص إقليم الشرق بالنصيب الأكثر من هذه الإعانة المالية، وقد جاءت موزعة على النحو التالي [2]:

الجدول رقم (18): جدول مصاريف صيانة وشق الجسور والطرقات لمديرية الجزائر العاصمة:

طبيعة الأشغال	مصاريف	مصالح	صنف الطرق المنجز بها
- جسر فوق الوادي الكبير	31.56498	جسور وطرقات	
- تحسين الطريق بين بوغاري والاغواط	50.00098	هندسة عسكرية	- طريق وطني رقم (1) من الجزائر إلى الاغواط
- فتح طريق بين وادي الجمعة والحدود الشرقية لمديرية الجزائر (المصاريف الأخيرة)	75.83626	جسور وطرقات	- طريق وطني رقم(5) من الجزائر إلى قسنطينة
- أشغال مختلفة بين سخمودي وأومال	100.00026	هندسة عسكرية	- طريق إقليمي من الجزائر إلى أومال
- جسر في الشلف	40.00026	شبكة طرقات إدارية	- طريق إقليمي رقم(9) من مليانة إلى ثنية الحد
- فتح الطريق (مساعدة من الدولة إلى الإدارة)	80.00026	شبكة طرقات إدارية	- طريق من أومال إلى البويرة
- تحسين الطريق (مساعدة من الدولة إلى الإدارة)	80.00026	شبكة طرقات	- من يسَّر إلى ذراع الميزان

(1) C.S.G.A: Ibid, pp 230-231.

(2) État actuel de l'Algérie (publié d'après les documents officielles : par ordre de M,le général CHANZY , imprimerie administrative (Gojosso et Cie , ALGER) ,1877 , , p 110 .

- فتح جزء من الطريق - إصلاحات كبيرة	20.0026 5000026	إدارية هندسة عسكرية هندسة عسكرية	 - من الحصن الوطني إلى وادي الساحل - من ثنية الحد إلى الغابة
	482.402.24		المجموع

Source : État actul de l’Algérie , ipid , p 111.

ومما يلاحظ أن مصاريف الميزانية المخصصة للطرقات لاقليم الجزائر قد مست الطرق الوطنية ذات الأهمية الكبرى الاقتصادية أو التجارية، وطرق عمالة الجزائر ذات الاتصالات الكبرى: فالطريق الرابط بين الجزائر لغواط هو من الطرق الوطنية التي انتظرت الإدارة الفرنسية انتهاء الأشغال فيه طويلا، لكونه من طرق التوغل نحو الصحراء التي تجري عملية إخضاعها في هذه السنوات والسيطرة على مواردها التجارية والإقتصادية، كما يعتبر الطريق الرابط بين الجزائر أومال من طرق العمالة ذات الاتصالات الكبرى الموجهة نحو الداخل، وهو جزء من الطريق الوطني الرابط بين الجزائر قسنطينة، ويعتبر من طرق السيطرة التجارية والعسكرية نحو الداخل .

كما شهدت منطقة القبائل الكبرى والتي هي امتداد إداري لإقليم الجزائر، أشغال كبرى تضمنت شق طرق جديدة وتبليط أخرى قديمة ، وهذا بعد إحكام السيطرة عليها مؤخرا بعد إثر القضاء على ثورة الشريف بو بغلة، ومن أهم الطرق التي تضمنها جدول ميزانية 1876م، الطريق الرابط بين يسر إلى ذراع الميزان، وطريق الحصن الوطني إلى واد السباو، وهي من الطرق التي تسهل عملية الإتصال بين القبائل الكبرى وإقليم الجزائر، وبذلك خضوع هذا الاقليم إلى الرقابة الادارية والعسكرية، ومن ثم الإستغلال الاقتصاديي والتجاري.

أما اقليم وهران لقد كان حضه من هذه الميزانية ضعيفا إذا ما قورن بعمالتي قسنطينة والجزائر، وذلك لضعف شبكة المواصلات فيه من حيث التخطيط والإنجاز، وهذا نظرا لطول المقاومة التي أبداها الأمير عبد القادر هنا، والتي كانت مانعا أساسيا للأشغال العمومية الفرنسية في إقليم الغرب، فهو أولى بالتدعيم المالي لشق الطرقات، إلا أن الأهمية الاستراتجية والسياسية لإقليم الجزائر والأهمية الاقتصادية لاقليم قسنطينة حالت دون ذلك، وكان توزيع مصاريف مديرية إقليم الغرب على النحو التالي:

الجدول رقم (19): جدول مصاريف صيانة وشق الجسور والطرقات لمديرية وهران[1]:

طبيعة الأشغال	مصاريف	مصالح	صنف الطرق المنجز بها
- أشغال فتح الطريق نفس الشيء - نفس الشيء - إصلاحات كبيرة (إعانة من الدولة إلى الإدارة) - تحجير الفجوة (إعانة من الدولة إلى الإدارة) - إصلاحات كبيرة (إعانة من الدولة) - نفس الشيء - أشغال مختلفة (إعانة من الدولة) - بناء إلى غاية ممر تافنة - جسر يسَّر	60.000.00 43.769.43 100.000.00 49.998.19 57.284.61 2.585 36.782.22 13.215.00 35.000.00	جسور وطرقات جسور وطرقات جسور وطرقات شبكة طرقات إدارية شبكة طرقات إدارية هندسة عسكرية شبكة طرقات إدارية هندسة عسكرية جسور وطرقات	- طريق من الميناء إلى ساحة الأسلحة - طريق من مستغانم إلى الظهرة - طريق من تلمسان إلى معسكر - من بلعباس إلى الضّاية - من تلمسان إلى نمُّورس - من تلمسان إلى سبدو - من تلمسان إلى رشقون
	388.634.45		المجموع

لقد جاءت طرقات إقليم وهران عبارة على مقاطع عرضية ربطت الاقليم بالجهتين الساحلية والصحراوية، ساحل البحر الأبيض المتوسط وهو الطريق الرابط بين مستغانم وميناء نمورس (**انظر إلى الخريطة رقم**) وقلب مدينة وهران (ساحة الأسلحة plasse d'arme) بمينائها المرسى الكبير، وتلمسان بمينائها رشقون، والصحراء، حيث تم ربط تلمسان بسبدو ومعسكر وبلعباس بالضاية، وكل هذا من أجل تنشيط الحركة التجارية الصحراوية الساحلية والمغربية الجزائرية، وإعطاء دفع كبير لمزارع الحلفاء في الجنوب الوهراني، ويعتبر تفطن من الإدارة الفرنسية للدور التجاري التاريخي الذي كانت تقوم به تلمسان من قبل.

كما يعتبر إقليم قسنطينة من أهم أقاليم الجزائر سواء في العهد العثماني أو الإحتلال الفرنسي، و تعود أهميته إلى العوامل الجغرافية والطبيعية، التي يحضى بها هذا الإقليم، وهذا لشساعة مساحته وغناه بالأراضي الصالحة للزراعة والموارد الطبيعية السطحية والباطنية، وأهميته التجارية الصحراوية البحرية، فهو أغنى أقاليم البلاد إقتصاديا، لذلك كان اهتمام الادارة الفرنسية به أمرا حتميا، حيث خصصت له الإدارة المدنية حصة الأسد من ميزانية 1876م، وفق ما هو مذكور في الجدول التالي.

---

[1] État actul de l'Algérie ,: Ibid, p 112.

الجدول رقم (20): جدول مصاريف صيانة وشق الجسور والطرقات لمديرية قسنطينة:

طبيعة الأشغال	مصاريف	مصالح	صنف الطرق المنجز بها
- بناء جزء من الطريق بين قسنطيينة وبسكرة	182.386.86	جسور وطرقات	- طريق وطني من سطورة إلى بسكرة
- تنظيم أشغال المؤسسة (دليل في غرب سطيف)	36.135.94	جسور وطرقات	- طريق وطني رقم(5) من الجزائر إلى قسنطينة
- إعانة من الدولة لأشغال فتح الطرق بين سيدي أعيش وآقبو	100.000.00	جسور وطرقات	- طريق من بجاية إلى بني منصور
- بناء باب المدينة في مدخل بجاية	1.800.00	هندسة عسكرية	- من بجاية إلى سطيف
- أشغال فتح الطرقات	65.000.00	جسور وطرقات	- من عنابة إلى القالة
	585.322.80		المجموع

Source : État actul de l'Algérie, ipid, p 113.

- ومما يلاحظ على هذا الجدول أن معظم المشاريع سلمت إلى مصلحة الجسور والطرقات، باستثناء مشروع الطريق الرابط بين بجاية سطيف الذي كان من نصيب الهندسة العسكرية، هذه الأخيرة التي تراجع مستوى نشاطها في ميدان الأشغال العمومية، بحيث أصبح يشكل نسبا ضئيلة إذا ما قورن بمصلحة الجسور والطرقات، وكان هذا بوضوح إبان الحكم المدني، وأن الأهداف من هذه الطرقات أصبحت اقتصادية تجارية مدنية بعد أن كانت عسكرية استراتجية تهدف الى السيطرة.

ويلاحظ ذلك من خلال المقاطع الطولية التي هيئت للأشغال العمومية، وكانت على النحو التالي:

1 الطريق الرابط بين عنابة والقالة، فهو طريق حدودي قديم، إلا أنه لازال يحتاج للصيانة لأهميته التجارية بين تونس والجزائر.

2 الطريق الرابط بين سطورة، فيليب فيل، بسكرة، وهو طريق يربط أحد الابواب الصحراوية بسكرة بأنشط الموانئ التجارية سطورة، لذا فالأشغال فيه من صيانة وتبليط مستمرة وهذا بسبب كثافة التردد عليه، بالاضافة إلى طرق أخرى لا تقل أهمية عما سبق ذكره ، وهو الطريق الرابط بين قسنطينة الجزائر، الذي يعتبر همزة وصل تجارية وعسكرية وإدارية بين العمالتين.

3 وعليه فان جدول ميزانية 1876م قد خصص بصفة إجمالية للعملات الثلاث مبلغا من أجل شق ورصف الطرقات، ليتم تصنيفهالا بصفة نهائية ليس على أساس تصنيفها بأنها طرق وطنية ذات منفعة عامة، إنما على أساس ما تقدمه هذه الطرق من منافع اقتصادية، ولقد كان مجموع مصاريف العمالات الثلاث على النحو التالي:

ليكن المجموع :

482.401.24 - الجزائر
388.634.45 - وهران } : طرق، دروب، جسور
585.322.80 - قسنطينة

1.456.358.49 المجموع العام للمصاريف [(1)]

إن من خلال الميزانية المخصصة للأشغال العمومية لسنة 1877 م و المعينة من طرف المجلس الأعلى للحكومة، وفي آخر دورة له، يظهر إرتفاع في ميزانية الأشغال بقيمة مالية تزيد عن العشر ملايين المخصصة للطرقات، وهذا ما عملت الحكومة عليه لتحويله كأشغال متعلقة بتحسين وتجديد شبكة الطرقات على أرض الواقع، وجاءت العملية شاملة ومتنوعة لكل المراحل التي يمر بها الطريق بدءا من التخطيط والتصنيف وصولا إلى الصيانة والأشغال المتعلقة بتحسين الوجه العام للطريق، علما أن مشروع تصنيف الطرق لدورة 1872 م لم يحضى بالقبول من طرف المديريات الفرعية للهندسة المدنية، الأمر الذي جعل منه محل نقاش واختلاف كبيرين لم يكونا لصالح تقدم شبكة الطرق بالشكل الذي كان منتضرا منه ، وبالتالي فقد خصص مبلغ 10.862.910 فرنك كمبلغ إضافي لميزانية الأشغال العمومية الخاص بشق وصيانة الطرق التي ستشرف على إنجازها الحكومة العامة للجزائر .[(2)]

ولقد تم تقديم تقرير عرض حالة لتصنيف 1873 م وهذا من طرف رئيس الهندسة المدنية الى المجلس العام للحكومة دورة 1877 م، والذي كان مفاده:

" إن مشروع تصنيف الطرقات الوطنية والإستراتيجية الذي صادقتم عليه في آخر دورة لكم، لم تتبناه كليا المجالس العامة للعمالات الثلاث، كما أنه حدثت اختلافات في الرأي واعتراضات حول طبيعة وأساس التصنيف، إذن فإن المسألة طرحت للدراسة من جديد وسنوفيكم باقتراحات جديدة من طرف مدير الأشغال المدنية..." ، حيث تضمن تقرير رئيس الهندسة التعجيل بأشغال الشق والصيانة على الطرقات التالية [(3)] :

- الطريق الوطني رقم(1) من الجزائر إلى الاغواط هو حاليًا في حالة صيانة إلى غاية منطقة بوغزول، على طول قدره 188 كلم، ومصلحة الهندسة العسكرية بدأت الأشغال في القطاع من بوغزول إلى الكراشم أين تم تبني المشروع.
- الطريق رقم(3) من سطورة إلى بسكرة والذي توقف به الأشغال في سنة 1870 م إلى غاية باتنة، سوف يشهد دفعا هذه السنة إلى أبعد من 27 كلم نحو القصور الصحراوية، على الرغم من أن

---

(1) État actul de l'Algérie ,: Ibid, p 113.
(2) Algérie, Exposé de la situation de l'Algérie …op cit, p 54.
(3) C.S.G.A: Procès-verbaux des délibérations de session de November 1876, imprimerie, Duclaux, Alger, 1876, pp 54 -55.

القرض المخصص لهذه الأشغال التابعة للميزانية لسنة 1876م أوشك على النهاية، لكن سيتم إكمال بكل نشاط الأشغال على أساس نظام اشتراكات الحرب.

- كما أن مصلحة الهندسة تشرف على أشغال الطريق الولائي رقم (2) الرابط بين الجزائر أومال والذي هو جزء من الطريق الوطني الجزائر قسنطينة، وهذا على أساس ما خصص له من ميزانية سنة 1876 م، ولم تتوقف الأشغال فيه إلا في الجزء الممتد بين les frênes وجسر مضيق الجبل، ولم يبقى من الطول الكلي للطريق في نهاية العام إلا جزءان بطول كلي قدره 22 كلم، بحيث تم تخصيص لهم مبلغ قدره 420.000 فرنك.

- إن الاعانة التي خصصت من طرف الدولة لاستمرار أشغال الطريق رقم(5) من بجاية إلى سطيف، سمحت بإكمال الأشغال وإعطاء دفع جديد في المقطع الطولي الموجود بين وادي حلابة وثنية التين ، ولقد بلغت 200.000 فرنك فرنسي. [1]

كما سمحت الإعانات الممنوحة من طرف الحكومة العامة للأشغال العمومية المتعلقة بالطرقات في العمالات الثلاثة، بإعطاء دفعا قويًا وجديًا للورشات التي أقيمت في كل النقاط ، بالإضافة الى أن القروض بأنواعها المعينة لسنة 1876م المخصصة للأشغال المتعلقة بتحسين البنية التحتية للمستعمرة ، وُزعت على الطريقة التالية واستفاد منها ثلاث مصالح[2] وهي :[مصالح الجسور والطرقات، مصلحة الطرق الولائية والهندسة العسكرية].

أنظر جدول توزيع القروض على المصالح التنفيذية للمشاريع جدول رقم (21)

توزيع القروض				
مصلحة الهندسة العسكرية فرنك	مصلحة الطرق الولائية فرنك	مصلحة الجسور والطرقات فرنك	عدد الكيلومترات	
290.200.00	200.000.000	970.892.71	205.85	- ولاية الجزائر
45.000.00	327.000.000	752.100.00	147.93	- ولاية وهران
1.800.00	.....	1.603.380.12	323.59	- ولاية قسنطينة
337.000.00	527.000.00	3.326.372.83	677.37	المجموع

Source: C.S.G.A. : Procès-verbaux des délibérations, op cit, p 56

(1) C.S.G.A : Ib id, pp 54-55.
(2) Algérie, Exposé de la situation de l'Algérie …op cit, p 54.

3-حالة شبكة الطرق الوطنية من خلال قانون تصنيف لسنة 1879م :

لقد شهدت هذه السنة تطورا ملحوظا في هذا النوع من الطرق (طرق وطنية)، حيث جاء قانون 29 مارس 1879 م ليمنح دعما جديدا لشبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر، إذ ارتفعت الطرق إلى عشر طرق وطنية بطول كلي قدره 2.983 كم ، منها 2.379 كم في حالة صيانة والباقي 544 كم لم يتم بدء الأشغال بها إطلاقا أي هي عبارة على دروب طبيعية أصلية، وإليك نسبة أطوالها عبر مختلف المراحل التي مرت بها[1] ، أنظر الجدول رقم (22):

الجدول رقم (22): جدول أطوال الطرق الوطنية من خلال تصنيف 1879م

الأطـــوال			السنوات
الكل	في حالة درب أو فرع	في حالة صيانة	
69K.6	62K.9	6K.7	1838
11623	8651	2972	1848
10503	878.3	7720	1859
17630	5430	122.00	1869
17652	3444	14208	1879
29240	8691	20549	
29302	6270	32.022	1889
29233	5439	23.794	1899
إن قانون التصنيف لـ 29 مارس 1879 م أدمج في شبكة الطرقات، طرق مبنية في حالة صيانة، السلستان التابعتان لسنة 1897 م تعطي حالة الشبكة قبل وبعد التصنيف			

Source; A.N.O.M, G.G.A 15N30 , Notice sur les Routes … op cit, p 6 .

بحيث تم :

- تدعيم إقليم الجزائر بطريق جديد من صنف وطني ينطلق من (maison carrée) متوجها إلى بوسعادة عبر أومال و سطيف على طول يبلغ 247 كلم [2].

أما إقليم وهران فقد استفاد من طريق وطني ينطلق من وهران إلى géryville مرورا بمعسكر و سعيدة على امتداد 333 كلم ، كما استفاد هذا الإقليم أيضا من خط من صنف وطني يربط غيلزان بالحدود المغربية مرورا بمعسكر ، سيدي بلعباس ، تلمسان على طول 347 كلم .

[1] DESSOLIERS (Félix) : L'Algérie libre. Etude économique sur l'Algérie, imp Administrative Gojosso, Alger ,1895 , p 177 .

[2] RAYMOND,. MALVY et SEMBAT (Marcel): Projet de Loi ayant pour objet le classement de routes nationales en Algérie présenté à la chamber de députés session de 1915, imp Chambre deputés , Paris , p 2.

أما قطاع الشرق فقد استفاد هو الآخر من قانون 29 مارس من خطوط أدرجت ضمن صنف طرق وطنية و هي :

الخط الرابط بين سطيف بساحل و ميناء بجاية على امتداد 111 كلم، و طريق آخر يربط تخوم قسنطينة (أولاد رحمون) بتبسة مرورا بعين البيضاء على طول 169 كلم .[1]

يبدو من خلال هذه المسافات أن الجزائر جملة قد استفادت سنة 1879 م من حوالي 1207 كلم من طرقات ذات صنف وطني ، و الملاحظ عليها أنها تربط مراكز الأقاليم وهران قسنطينة الجزائر بالحدود الغربية (المغرب) أو التونسية (تبسة) أو نحو الصحراء (بوسعادة) ، أو الساحل (بجاية) و يظهر هذا توجيه التجارة الصحراوية نحو الساحل أو المناطق الحدودية ، و على الرغم من هذا الارتفاع المحسوس في طول شبكة الطرقات صنف وطني التي دعمت ب 1207 كلم ، فإن بومال pomel* يعتبر أن طول الشبكة صنف وطني الذي بلغ 2985 كلم ، على مساحة تقدر بـ 14 إلى 15 ألف هكتار الموجودة بالمنطقة التلية ، تشكل نسبة ضعيفة إذا ما قورنت بالمساحة الكلية لمنطقة التل الجزائري [2] إلا أن تفرع اتجاهاتها يسمح بتلبية حاجات البلاد فلاحيا و تجاريا و اقتصاديا .

4 – شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر حسب جدول الاحصائيات العامة سنة 1882-1884م

–الطرق الوطنية : حسب الإحصائيات الواردة في النشرية الصادرة عن الحكومة العامة الجزائرية والمتمثلة في الإحصائيات العامة الخاصة بالجزائر لسنة 1882- 1884م، أن سنة 1881م لم تشهد أي تغيير في تصنيف الطرقات الوطنية ، بحيث ظل التصنيف القديم الذي كان يشمل عشرة طرق وطنية هو المعتمد، وهذا بسبب أن الأشغال المقترحة في المجالس العامة السابقة من أجل تطوير وتقدم شبكة الطرق من حيث النوعية والامتداد لم يشهد أي تقدم ملموس[3] **(أنظر إلى الملحق رقم 19)** .

ولقد ظل حال هذه الشبكة على ماهو عليه إلى غاية 31 ديسمبر 1883م ، وهذا لكون أن المشاريع التحضيرية المتعلقة بتصنيف الطرق ظلت حبرا على ورق بعيدة عن التجسيد في أرض الواقع ، كما أن الفترة المذكورة لم تشهد أي مشروع قانون يعمل على اعتماد هذه المشاريع كإمتدادات جديدة لشبكة الطرق الوطنية ، وبقيت هذه الأخيرة بطول 2.940 كم و738 متر مقسمة على عشر طرق وطنية إلى غاية 1884 م والجدول التالي يوضح ذلك:

---

[1] LAPLAICHE (Alexandre) ; Algérie et Tunisie esquisse géographique , imp Librairie et papeterie Henri Charles – Lavauzelle Libraire-Éditeur , 1885 , p 62 .

* عضو مجلس الشيوخ و المسؤول على نقل مشروع 29 مارس 1879 إلى اللجنة المكلفة بدارسة و فحص المشروع الكلي

[2] LEROY- BEAULIEU (Paul):, op cit , p155.

[3] G.G.A : Statistique Générale de l'Algérie années 1882-1884 , imprimerie de l'Association ouveière , Fontana et c^{ie} , Alger ,pp 176-177.

الجدول رقم (23): حصيلة شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر من خلال الإحصائيات العامة لسنة (1882-1884م)

الطريق	طول الطريق الى غاية 31 ديسمبر 1884 متر	كم
ط و ر 1من الجزائرالى الاغواط عن طريق المدية	449	501
ط و ر 2 من المرسى الكبير الى تلمسان	147	522
ط و ر 3 من سطورة الى بسكرة عن طريق قسنطينة	327	963
ط و ر 4 من الجزائر الى وهران عن طريق شلف	411	411
ط و ر 5 من الجزائر الى قسنطينة عن طريق سطيف	434	121
ط و ر 6 من وهران الى البيض عن طريق معسكر	335	000
ط و ر 7 من غليزان الى المغرب عن طريق معسكر	308	537
ط و ر 8 من الجزائر الى بوسعادة عن طريق أومال	240	500
ط و ر9 من بجاية الى سطيف عن طريق شعبة الأقرع chabet el akra	111	980
ط و ر 10 من واد رحمون الى تبسة	174	170
المجموع	2.940	738

Source : G.G.A : Statistique Générale …. Ip id, p 177

العمالة	طرق وطنية كم	متر	طرق غير مصنفة كم	متر	طرق العمالات كم	متر	طرق الاتصالات الكبرى كم	متر	طرق ريفية مشتركة كم	متر	المجموع كم	متر
الجزائر	1.071		177	714	176	965	2.340	881	962	726	4.729	405
وهران	119		168	459	57	00	1.640	920	449	622	3.315	146
قسنطينة	998		//	//	509	259	3.020	060	643	757	5.038	180
	515											
	871	104										

المجموع	2.940 738	346 173	743 824	7.010 861	2.056 105	13.097 701

Source : Ministère du Commerce et de l'industrie , Annuaire statistique de la France (1878) , imp Nationale , Paris , , p 680 .

العمالة	اشغال جديدة	اشغال صيانة	المجموع
	فرنك	فرنك	فرنك
الجزائر	6.166.376	4.957.397	11.123.773
وهران	7.235.325	4.393.808	11.620.223
قسنطينة	5.773.085	3.949.073	9.722.158
المجموع	19.174.786	13.300.368	32.475.154

Source : G.G.A : Statistique Générale …. Op cit, p 177

فعلى العموم إن كل الأعمال المتعلقة بقطاع الأشغال العمومية خاصة منها الطرق ذات المنفعة العامة هي على عاتق السلطة العمومية التي تتحمل المصاريف والأعباء لعملية الانشاء، ففي مقاطعة الجزائر مثلا ، لا نستطيع الكلام إلا على امتداد محدود من الطرق الاستراتجية التي نادرا ما يكون لها اتصال بطرق أخرى، وقد انشئتا لأغراض عسكرية مثل تنقل الجيش وعتاده من إنشاء الهندسة العسكرية،ويعتبران في حالة مهترئة وغير صلبة ولا يوفران الشروط اللازمة للتنقل، وان توفرت فيها بعض الجسور فهي خشبية يبدو أنها وضعت لتكون معبر مؤقت ، بالإضافة إلى أن أرضية هذه الطرق كانت معبأة بالنتوءات الصخرية، والتي زادت من سوء حالتها كثرة الأمطار والانزلاقات شتاءا أو كثرة الغبار صيفا فهي باختصار مطابقة إلى مسالك الأهالي الأصلية قبل الاحتلال.

أما بالنسبة للطرق التي تربط المراكز الاستعمارية في الساحل ومتيجة، فهي لا ترقى بأن تسمى طرق لأنها كثيرا ما عانى المستوطنون ظاهرة الانحباس في منازلهم طيلة 4 أشهر الشتاء ، وهذا بسبب كثرة الأمطار والوحل والمستنقعات التي لا تسمح بتنقل العربات ولا السيارات، فهي إذن طرق ترابية غير مبلطة أو محجرة، كما يلاحظ وجود علامات تحجيرية على حافة هذه المعابر، وعندما تسأل عن سبب وضعها فيقال أنها وضعت لمشاريع شق الطرقات بينما يذهب البعض الآخر أنها علامات وضعت لمعرفة الوجهة، حتى أنها علامات طرق وضعتها مصلحة الجسور والطرقات من 3 أو 4 سنوات خلت ولم يشرع في إنجاز أو شق الطرق التي وضعت من أجلها.

الفصل الرابع:

شبكة الطرق الداخلية للمحافظات الجزائرية

في العهد المدني1870 – 1900م

1- شبكة الطرق الولائية:

لقد تم تصنيف العديد من الطرقات الوطنية وهذا إنطلاقا من كونها طرق أصلية ضمن شبكة الطرقات الولائية، التي عرفت بدورها هي الأخرى تطورا وهذا من خلال التدعيمات التي أدخلت على شبكاتها بنوعيها والمتمثلة في طرق ذات اتصالات كبرى أو طرق ذات مصلحة مشتركة بعد قانون 29 مارس 1879 م، وكل هذا جاء ضمن التطور الطبيعي للمراحل التي كان يمر بها الطريق في الجزائر وقد بلغ الطول الكلي للطرق الداخلية للأقاليم الثلاث"وهران والجزائر وقسنطينة" حوالي 1,316 كلم ، إذ استحوذت محافظة الجزائر على حصة الأسد من هذا الكل الإجمالي حيث تطورت حصيلتها من الطرقات الداخلية إلى 748 كم من أصل 221 كم في حين أن نسبة محافظة وهران كانت جد متواضعة وهذا إن لم نصفها بأنها ضعيفة حيث لم تتجاوز 57 كم من أصل 50 كم، أما محافظة قسنيطنة قد بلغ نصبيها 510 كم من أصل 299 كم ، ليبلغ الطول الكلي للأقاليم الثلاث سنة 1879 م 1316 كلم ، ومما يجدر بالذكر في هذا الإطار أن الأهمية السياسية لمحافظة الجزائر على أساس أنها السلطة المركزية للإدارة الفرنسية في الجزائر بالإضافة إلى الأهمية الأقتصادية والأستراتيجية التي يتمتع بها إقليم قسنطينة ومحافظته هي العوامل التي جعلت حظ هاتين المحافظتين كبير إذا ما قورن بنصيب المقاطعة الغربية [(1)].

لم يقتصر الأختلاف والتفاوت بين المحافظات الثلاث في الكم الكيلومتري فقط لشبكة الطرقات الداخلية بل تعداه إلى المعايير والمقاييس التي كانت تنجز إثرها هذه الشبكة، حيث نلاحظ أن كل طرق ولاية وهران صنفت كطرق اتصالات كبرى ، بينما تنقسم طرق محافظة الجزائر إلى نوعين من التصنيف: وهي طرق اتصالات كبرى وطرق مصلحة مشتركة، في حين أن محافظة قسنطينة انقسمت شبكة طرقها الداخلية إلى ثلاث أنواع فزيادة على هذين الصنفين نجد نوعا جديدا تحت اسم طرق ولائية[(2)].

أما فيما يتعلق بالهيئات والمؤسسات التي تشرف على شق وصيانة الشبكات الداخلية للمحافظات فليست واحدة من محافظة إلى أخرى بحيث نجد أن في محافظة قسنطينة قد تراجع مردود الهندسة العسكرية لصالح مؤسسة مصلحة الجسور والطرقات التي كانت الوحيدة المسؤولة على شق وصيانة طرق إقليم قسنطينة، وهذا خلافا على المحافظتين المتبقيتين: وهران، الجزائر" فإن اشغال شق وصيانة الطرق كانت توكل لعمال ينتمون إلى قطاع الأشغال العمومية المحلية التابعة إلى المحافظة (service du traveau publique) مما يوحي بأن أعباء الشق والصيانة قد تحولت لتكون على كاهل المحافظة أو الولاية بعد أن كانت تتكفل بها الحكومة العامة للمستعمرة. [(3)]

[(1)]G.G.C.A. , État actuel de l’Algérie 1°au décembre 1879, 2°au octobre 1880 , op cit , p 170.
[(2)] A.N.O.M, G.G.A 15N30 , Notice sur les Routes et Ports de L’Algérie, op cit , p 17.
[(3)] Ibid

تظهر النشريات الرسمية للحكومة العامة المتعلقة بعرض حال الجزائر لسنة 1876 أن في إقليم قسنطينة تم إنجاز 6 طرق ولائية بصفة نهائية وهذا بطول إجمالي قدره 524 كم ، وما يلاحظ فيما يتعلق بالمقاييس والمعايير التي كانت تنجز بها أنها كانت مطابقة لمقاييس ومعايير الطرق الوطنية ، بحيث يبلغ عرضها 8 متر بطوق من الحجارة عرضه 4 متر، وبميل لا يتجاوز 0.05 للمتر وهذا في مناطق التي بها الإنحدارات والتعرجات ، وقد كلف الطرق الستة خزينة المحافظة ما قيمته 12.750.000 فرنك، وهذا بمتوسط 24.300 فرنك للكيلومتر كمصاريف متعلقة بالشق والأنجاز أما فيما يتعلق بصيانة هذه الشبكة فإن نشرية الحكومة العامة المتعلقة بوضعية الجزائر تتكلم على مبلغ ما مقداره 500.000 فرنك خصص كمصاريف للصيانة الدورية لهذه الشبكة بمتوسط قدر ب950 فرنك فرنسي للكيلومتر الواحد [1].

ولعل أهم هذه المشاريع من الطرق الولائية هو المقطع الرابط بين إيفرن والجبل الكبير الواقع على الطريق الوطني الرابط بين قسنطينة الجزائر مرورا بأومال، علما أن مصالح الهندسة والأشغال العمومية باشرت الأعمال فيه على أساس أنه الطريق الولائي رقم(2) من الجزائر إلى أومال، وهذا على مستوى المقطع الرابط بين les frênes وجسر مضيق الجبل، ولم يبقى إلى نهاية 1876 إلا مقطعين بطول كلي قدره 22 كلم، بحيث خصصت المصالح الولائية للهندسة والأشغال العمومية لها مبلغ قدره 420.000 فرنك[2].

كما أعطت الإعانات المقدرة ب 200.000 فرنك إستمرارية الأشغال في الطريق رقم(5) من بجاية إلى سطيف، سمحت بإكمال الأشغال وإعطاء دفع نشيط في القطاع الموجود بين وادي حلابة وثنية التين.

أخيرًا الإعانات الممنوحة لأشغال الطرقات في الولايات الثلاثة أعطت دفعا قويًا وجديًا للورشات التي أقيمت في كل النقاط ، القروض بأنواعها المعينة لسنة 1876 ، لأشغال إنتعاش الجزائر وُزعت بالطريقة التالية إلى ثلاث مصالح: الجسور والطرقات، مصلحة الطرق الولائية والهندسة العسكرية، أنظر الجدول رقم (24):

الجدول رقم (24): جدول مصاريف الطرق الولائية للمحافظات الثلاث

الولايات	عدد الكيلومترات	توزيع القروض		
		مصلحة الجسور والطرقات فرنك	مصلحة الطرق الولائية فرنك	مصلحة الهندسة العسكرية فرنك
- ولاية الجزائر	205.85	970.892.71	200.000.000	290.200.00
- ولاية وهران	147.93	752.100.00	327.000.000	45.000.00

[1] A.N.O.M, G.G.A 15N30 , Notice sur les routes et chemins, les ports et l'éclairage des cotes…, op cit p 20.
[2] Algérie, Exposé de la situation de l'Algérie …op cit, p 55.

- ولاية قسنطينة	323.59	1.603.380.12	.....	1.800.00
المجموع	677.37	3.326.372.83	527.000.00	337.000.00

Source , Exposé de la situation de l'Algérie (session de 1876) , op cit p 56.

2- طرق الإتصالات الكبرى والمصلحة المشتركة:

تعتبر طرق الإتصالات الكبرى والمصلحة المشتركة صنفين مكونين للطرق الداخلية للمحافظات (route interieur départementale) بحيث يخضع هذا النوع من الطرق إلى نفس المعايير والشروط التقنية التي تتوفر في شروط إنشاء الطريق بالميتروبول، إذ لابد أن لا يقل عرضها عن 6 أمتار بطوق من الحجارة يبلغ عرضه 3 أمتار، على أن لا يتجاوز ميلها العادي 0.06 للمتر.

أما بالنسبة لطرق المصلحة المشتركة فقد خصصت لتكون في المناطق السهلة والهشة والتي تتميز قشرتها بالليونة بحيث أن هذه الطرق يشترط ان لا يكون عليها ضغط في كثافة التردد كما أنها لا تتطلب صيانة كبيرة بحيث تعتمد صيانتها على وسائل بدائية، ما عدا ذلك فإنها لا تختلف عن طرق الإتصالات الكبرى إلا بطبيعة المصالح الإدارية والتقنية المخصصة لشقها وصيانتها[1].

لقد تضاعف عدد هذه الطرق بعدد معتبر، وهذا بفضل القروض التي منحتها المجالس العامة لفتح طرق جديدة ضمن شبكة الطرق الوطنية[2] ، وهذا لكون طرق الإتصالات الكبرى تلعب في بعض إختصصاتها دور الرابط بين طريقين وطنيين، وبالتالي فإن عدد الطرق الخاصة بالإتصالات الكبرى إرتفع إلى 328.4.932 كلم بحيث حضيت ولاية الجزائر بطول كلي قدره 1.207 ك و928م، أما ولاية وهران فقد بلغ الطول الكلي من شبكتها في هذا النوع ما قيمته 1.073ك و 100م، في حين بلغ في ولاية قسنطينة الطول إلى 2.701 ك و 300م، ليبلغ الطول الإجمالي للشبكة في الولايات الثلاث ما مقداره 4.932 ك و 328م.

أما بالنسبة للطرق ذات المصلحة المشتركة فهي أيضا في إرتفاع مستمر، إذ بلغ الطول الكلي لها في مستعمرة الجزائر 1.298 ك و 573م، بحيث بلغ الطول الإجمالي لشبكة ولاية الجزائر 699 ك و 733م، بينما كان حظ ولاية وهران ما طوله 198 ك و 900م، أما ولاية قسنطينة بلغ طول شبكتها من هذا النوع ما قيمته 399 ك و 573 م.(أنظر الجدول رقم 25). [3]

---

[1] A.N.O.M, G.G.A 15N30 , Notice sur les routes et chemins, les ports et l’éclairage des cotes…, op cit, p 20.
[2] G.G.C.A. , État actuel de l’Algérie 1°au décembre 1879, 2°au octobre 1880, op cit, p 170.
[3] Ibid, p 171.

الجدول رقم (25): حصيلة الطرق حسب قانون 29 مارس 1879 م:

ولايات	طرق وطنية كلم	طرق ولائية كلم	طرق اتصالات كبرى كلم	طرق مصلحة مشتركة كلم	المجموع كلم
الجزائر	1.559.000	748.221	1.207.928	699.733	4.214.882
وهران	819.000	57.500	1.0 73.100	198.900	2.148.500
قسنطينة	605.000	510.299	2.701.300	399.940	4.216.539
المجموع	2.983.000	1.316.020	4.982.328	1.298.573	10.579.921

Source ; État de l'Algérie … , ip id P 172.

ولقد عرف هذا النوع من الطرق تطورا ملحوظا إذ نستقرأ زيادة كيلومترية تقدر بحوالي 1000 كيلومتر بالنسبة للطول الكلي لمحافظات الثلاث للجزائر ، مما يفسر حاجة الإدارة الفرنسية للطرق ذات الإتصالات الكبرى و المصلحة المشتركة ، أو هي حاجة المستوطنين داخل كل محافظة التي كانت تعبرعنها مطالبهم لهذا النوع من الطرق لدى المجالس العامة للمحافظات ، وإليك تطور طرق الإتصالات الكبرى وطرق ذات المصلحة المشتركة على عشر سنوات من 1880 إلى 1900 م .(**انظر إلى الجول رقم 26)**

الجدول رقم (26): جدول الطرقات ذات الاتصالات الكبرى والمصلحة المشتركة(الطول الكلي بالكيلومترات ونفقات المصاريف) في مستعمرة الجزائر 1880- 1900م:

الكل الجزائر كلم	الأطــوال قسنطينة كلم	الجزائر كلم	وهران كلم	طرق اتصالات كبرى
6.077	2.312	1.785	1.980	- الأطوال الكلية في حالة صيانة وبناء
2.685	1.225	687	773	- أطوال غير مبنية أو شاغرة
8.762	3.537	2.472	2.753	- الطول الكلي للشبكة
69%	65%	72%	72%	- النسبة المؤوية للطول في حالة صيانة أو بناء
31% فرنك	35% فرنك	28% فرنك	28% فرنك	- في حالة غير مبنية أو شاغرة
90.000.000 14.800	43.000.000 18.600	28.000.000 15.700	19.000.000 9.600	المصاريف الكلية للبناء بالكيلومتر

صيانة 1897				
- طول الطريق المصان	1.749	1.703	2.049	5.501
- نفقات الصيانة والإصلاحات الكبرى	1.252.878	1.188.641	1.214.794	3.656.313
- النفقات المتوسطة للكيلومتر الواحد	717	697	592	664
- اشغال جديدة لسنة 1897	661.773	454.092	1.226.177	2.342.042
- منتوجات مقروضة (مقرضة)	972.684	757.935	1.047.586	2.778.205
- طبيعية	101.335	325.363	4.842	431.540
- مادية	871.349	432.572	1.042.744	20346.665
النسبة المؤوية للقروض				
- طبيعية	12%	43%	0.5%	16%
- مادية	88%	57%	99.5%	84%

طرق المصلحة المشتركة	الولايات الجزائر كلم	 قسنطينة كلم	الكل الجزائر كلم
- الأطوال الكلية الموجودة في حالة صيانة أو للبناء سنة 1899	783	745	1.528
- الأطوال الغير مبنية أو الشاغرة			
- الطول الكلي للشبكة	355	733	1.088
- النسبة المؤوية للأطول	1.138	1.478	2.616
- في حالة صيانة أو شاغرة	%68	%52	%58
- غير مبنية أو شاغرة	%32	%48	%42
المصاريف الكلية للكيلومتر	7.500.000 9.600	8.000.000 10.700	15.500.000 10.100
الصيانة لسنة 1897			
- طول الطريق المصانة	659	671	1.330
- مصاريف الصيانة والإصلاحات الكبرى	362.913	266.880	939.801

- النفقات المتوسطة للكيلومتر	551	394	473
- أشغال جديدة لسنة 1897	358.961	218.200	577.161
- منتوجات مقروضة	304.115	235.991	540.106
- طبيعية	113.069	3.403	116.472
- مادية	191.046	232.588	423.634
النسبة المؤوية للقروض			
- طبيعية	%37	%1.5	%22
- مادية	%63	%98	%78

Source : A.N.O.M, G.G.A 15N30 , Notice sur les Routes et Ports de L'Algérie, op cit ,p 19- 20.

3- الطرق الريفية:

تعتبر الطرق الريفية هي المسالك والدروب التي تربط القرى الزراعية والمناطق النائية بالمدن، بحيث يشكل نسيج القرى فيما بينها في غالب الأحيان شبكة من الإتصالات ذات معايير معينة " تسمى بالطرق الريفية" ، وعادة ما تكون هذه الأخيرة أقل تكلفة من طرق الإتصالات الكبرى، والأسرع من ناحية الإنجاز بحيث أن عملية شقها لا تتطلب مجهودات كبيرة [1] و تتميز بأن عرضها لا يتجاوز 6 م ، وسمك طبقتها السطحية ليس بالعميق ولا يستهلك إلا بعض أنواع الحجر وذلك للرصف والتحجير، وبالتالي فهي لا تتطلب أعمال فنية كبيرة ومعقدة، وهي في نفس الوقت تعد عنصرا هاما في شبكة الإتصالات . [2]

وفي السنوات الأخيرة رأت الإدارة الفرنسية بضرورة التعجيل بإنجاز والعناية بالطرق الريفية وهذا لما تكتسيه من أهمية إقتصادية، إذ تعتبر الرابط الأساسي بين المزارع فيما بينها وهو ما يصطلح عليه – بالريف– بالمدن أو بالموانئ، فهي التي يتم بواسطتها نقل الإنتاج والعتاد الزراعي[3]، حيث جاء قانون

---

[1] A.N.O.M, G.G.A 15N30 , Notice sur les routes et chemins, les ports et l'éclairage des cotes…, op cit, p20.

[2] A.N.O.M, G.G.A 15N30 , Notice sur les Routes et Ports de L'Algérie, op cit , p18.

[3] COINZE (D'altroff) : Introduction à un plan général d'administration civile et de colonisation agricole en Algérie , Depot Général chez J.Frey imprimeur , Paris , 1847, p 19 .

10 أفريل 1879م* بفرنسا، الذي خصص قيمة مالية هامة تقدر بـ 300 مليون فرنك إلى صندوق الطرق الريفية بالمتروبول، يشترط أن يخصص منها 40 مليون فرنك إلى بلديات ودوائر الجزائر وولاياتها وذلك لإعطاء دفع جديد وإتمام طرق الإتصالات الكبرى أو التي تخص المنفعة المشتركة والطرق الريفية العادية . [1]

وفي الأخير إن ما تضمنته الطرق الداخلية لمحافظات الجزائر هي لسنة 1899 [2]:

- طرق ولائية 524 كيلومتر
- طرق اتصالات كبرى 6.077 كيلومتر
- طرق مصلحة مشتركة 1.528 كيلومتر

المجموع 8.129 كيلومتر

وكل هذا كان مقسما على طرق في حالة صيانة وأخرى في طور الأنجاز ، أي أن هذا الطول الكلي يمثل الحصيلة الكلية الكيلومترية للأشغال .

وما يجدر الإشارة أن الطرق الريفية وإلى نهاية القرن التاسع عشر بقي الطول الكلي المتعلق بها ثابة ولم يعرف زيادة وهذا عكس طرق ذات الإتصالات الكبرى وذات المصلحة المشتركة التي عرفت في سنة 1899 زيادة ملحوظة ، **(انظر الى الجدول رقم (27))**

* ....المادة (3) : إن القيمة الجديدة ذات 300 مليون منحت كالتالي:

1/ 200 مليون لاجل إنهاء الطرقات ذات الإتصالات الكبرى والمنفعة المشتركة المصنفة حاليا والطرق الريفية العادية المنتماة إلى شبكة الإعانات.

2/ 60 مليون الطرقات ذات الاتصالات الكبرى والمنفعة المشتركة والطرق الرفية العادية ، المرسوم يظهر توزيع السلفة مع الاختفاظ بجزء مخصص إلى استخلاص الجسور ذات الرسوم والتابعة للطرق الرفية من كل صنف ان هذه السلفة المقرر في الفقرة(1) و(5) من المادة لن يوافق عليها وزير الداخلية إلا بتقرير من طرف الدوائر والبلديات حتى يقرر ما يستوجب تقديره ككلفة مخصصلة لهم زيادة على ذلك الدوائر والبلديات التي تسمح لها السلفة يجب أن تقدم الضمانات اللازمة لبناء وصيانة الطرقات المعينة في الفقرة الاولى والتي تتضمنها السلفة.

3/ 40 مليون فرنك منحت لاتمام اشغال فتح الطرقات ذات الاتصالات الكبرى والمنفعة المشتركة والطرق الرفية العالية بحيث يوافق وزير الداخلية على طول كل طريق بلدي او اداري قبل توزيع القسط السنوي.

المادة(4): لابد من ارسال تقرير مفصل كل سنة إلى رئيس الجمهورية حول الاشغال وحالة الصندوق مع تقرير مخصص إلى مجلس الشيوخ وغرفة النواب. للتوسع أكثر في هذا القانون انظر :

Bulletin annoté des lois et décrets(arrêtés , avis du conseil d'état & recueil complet de la législation Français , par DE LABARTHE (Bacqua) , , de la BRISELAINNE (Ameline), toms XXXII , année 1879 , imp et Librairie Administratives de Paul Dupont , Paris , 1879 , pp 86-95.

[1] Ministère de l'intérieur Francaise: Bulletin officiel du Ministère de l'intérieur, N °4, Impr. Paul DUPONT, 1879, p 74-75.

[2] A.N.O.M, G.G.A 15N30 , ; Notice sur les Routes et Ports de L'Algérie, op cit ,p 21.

الجدول رقم (27): تطور شبكة الطرق (طرق ذات مصلحة كبرى و طرق ذات مصلحة مشتركة)

طرق الاتصالات الكبرى والمصلحة المشتركة	الطول الكلي للطرقات في حالة صيانة وبناء		الزيادة
	سنة 1889 كم	سنة 1899 كم	كم
- ولاية وهران	1.429	1.980	551
- ولاية الجزائر	1.672	2.568	896
- ولاية قسنطينة	1.811	3.057	1.246
المجموع	4.912	7.605	2.693

Source : A.N.O.M, G.G.A 15N30 ; Notice sur les Routes et Ports de L'Algérie, op cit, p 22.

4- طرق غير مصنفة:

تحت هذه التسمية نعين في الجزائر الطرق التي ضرورتها تمثل ميزة عامة حتى تتدخل الدولة في بنائها، ولكن هي لا تنتمي إلى شبكة الطرقات الوطنية المصنفة، البعض منها هي إستراتيجية بحت، لكن الأغلبية الكبرى هدفها الرئيسي فتح مناطق جديدة للاستعمار وتمنح بعد ذلك مصلحة عامة بنظام مدني، أيضا الطرق المسماة غير مصنفة تنتمي تقريبا كلها إلى الشبكة المصنفة للطرق الريفية، كطرق اتصالات كبرى أو ذات مصلحة عامة، الدولة تقوم ببنائها دون المسابقة الولائية وعند الانتهاء من بنائها تسلم إلى الولاية لصيانتها، فلا تدخل في إطار الصيانة إلا التي ضروريتها إستراتيجية بحت(1).

الطول الكلي لهذه الطرقات التي قامت الدولة بصيانتها هي اليوم 330كم تقريبًا بحيث 160كم في ولاية وهران و170كم في ولاية الجزائر، مفاوضات جارية لأجل تخفيض الأطوال والحصول على تدخل الولايات في الصيانة بعيدًا عن الـ 330كم (2)، الدولة تتابع بناء عددا من الطرق الجديدة، أهم واحدة هي تلك التي بجانب الساحل جد قريبة مما يسمح به مظهر التربة والتي تجمع بين مختلف الموانئ أو نقاط دنو السفن بحيث عدد منها هو الآن تقريبًا في عزلة، العديد من القطع لهذه الطرقات موجود الآن ولا يبقى سوى ملأ الفراغات وهكذا بنينا طريق نمورس- رشقون، مستغانم- تنس وشرشال، بجاية- جيجل. (3)

الانتهاء من هذه الطريق الساحلية من الحدود المغربية إلى الحدود التونسية تمثل مصلحة إستراتيجية هامة كذلك ضرورة من النظام والترتيب الأول من وجه نظر التعمير، قطع أخرى من الطرقات تؤسس في الداخل غالبًا لفتح منافذ جديدة للتعمير لكن أيضا غالبا ما تكون بطلب من الحكومة العسكرية الجزء الأكبر من الأموال المسجلة في ميزانية الأشغال الجديدة للطرق الوطنية والطرق غير مصنفة تستعمل لبناء طرق مخصص لها سنويا مبلغ 800.000 فرنك، هذه البنايات تصادف صعوبات تقنية من نفس نظام تلك التي اشرنا إليها عندما تحدثنا عن الطرق الوطنية: البلد نفسه ويمكن القول بأن الأجزاء السهلة

(1) Ibid, p 13.
(2) Ibid, p 14.
(3) A.N.O.M, G.G.A 15N30 , Notice sur les routes et chemins, les ports et l'éclairage des cotes…, Op cit p17.

للطرق تم فتحها كلها تقريبًا من طرف الولايات والدوائر دون مسابقة الدولة فقط لأجل المناطق الوعرة الكثيرة المنحدرة أو لأجل المصاريف المرتفعة نسبيًا أين نطالب بالتدخل[1].

الطرق الإستراتيجية للقبائل عبر كتل جرجرة صعبة للغاية، إحدى هذه الطرق من الحصن الوطني إلى بني منصور تجتاز السلسلة بمحزم تغُوغدة بارتفاع 1.760 مترًا، طريق آخر من القمم والمنحدرات فتح سنة 1898 بين المحزم ومحزم الشلاتة يرتفع إلى غاية 1855 مترًا، إذن فالميل يصل دائما ويجتاز أحيانا 0m.10 للمتر، معابر الشواطئ الصخرية الوعرة لا تلبث أن تلتقي أهميتها والجديرة بالذكر تلك التي تتميز بكثرة المنحدرات الوعرة والمسماة " الشواطئ الصخرية الكبرى " على طول حافة البحر، شرق مصب وادي اقريون تم العبور عليهم عبر الطريق الرابط بين بجاية وجيجل، وهذا الطريق انشأ على شكل منحدرات، بغض النظر عن الخدمات التي يمكن أن يقدمها هذا الطريق من الناحية الإستراتيجية الإدارية والاستعمارية فهو مجلب للعديد من السوّاح بسبب مختلف المناظر الرائعة التي يتميز بها، سيتم فتحه سنة 1901، لا يتجاوز ميله 0m.03 للمتر الواحد.[2]

ومما تقدم نستطيع أن نلاحظ أن قطاع الاشغال العمومية خاصة ما يتعلق منها بالجسور والطرق، قد شهدت تقدما وانتشار ملحوظ في كافة ولايات الجزائر المستعمرة، بحيث شهدت نهاية القرن التاسع عشر ظهور ما يسمى بالاشغال التحسينية، التي تشمل الطرقات وبعض واجهات الشوارع الكبرى، خاصة منها التي تعتبر جزء من طريق وطني، كما أصبحنا نلاحظ في جدول المصاريف ظهور فصل مستقل خاص بالصيانة والاشغال التحسينية، المتعلقة بجوانب الطرق وواجهات الشوارع الرئيسية، من تشجير وتبليط ووضع علامات الكيلومترات وقنوات صرف المياه المحاذية لجوانب الطرق، والى غير ذلك من الأعمال التكميلية، وظهر هذا خاصة في مطلع القرن العشرين، فاذا كان هذا هو حال شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر من خلال الوثائق الرسمية ومناقشات المجالس العامة للمقاطعات او الحكومة ، فواقعها قد

حضيه بعدة انتقادات في نهاية القرن، أي بعد 70 سنة من الاحتلال، عكس ما كانت تروجه السلطات الرسمية بوجهيها العسكري (1830 – 1870م) أو المدني (1870- 1900 م)، وهذا على أبعاد ثلاثة: سواء من جهة الحالة أو عدم الكفاية أي التغطية الكافية لتراب المسعتمرة أو ارتفاع نسبة مصاريف الانجاز مع رداءة النوعية .

يوجد في شمال المستعمرة الجزائرية ثلاث أنواع من الطرق كما هو الحال في فرنسا، حيث تصنف شبكة الطرق إلى طرق وطنية و هي كبرى ، والطرق الولائية و الطرق الريفية، و هي التي تربط المراكز الزراعية بالمناطق الحضرية .

أن الطرقات الوطنية أو الولائية أو الريفية أي ما كان نعتها فالسؤال الجوهري على من يقع عبئ صيانتها و تحجيرها ووضعها تحت المنفعة العامة قصد تطوير اقتصاد المعمورة ؟، فعلى الرغم من تعدد

---

[1] A.N.O.M, G.G.A 15N30 , Notice sur les Routes et Ports de L'Algérie, Op cit, p14.
[2] A.N.O.M, G.G.A 15N30 , Notice sur les routes et chemins, les ports et l'éclairage des cotes…, Op cit p18.

مصالح الصيانة سواء المتعلقة بالولاية (مصلحة الجسور و الطرقات) أو المصالح الريفية أو على كاهل الدولة ، فإن شبكة الطرقات في تل الجزائري ظلت تعاني نقصا فادحا في الصيانة و التحجير خاصة منها طرق الولائية إذ ظلت غير محجرة و لا توجد بها جسور بحيث يتطلب الانتقال من طريق إلى آخر ومنطقة إلى أخرى العبور على بعض البرك و المستنقعات كما أن الطريق عادة ما ينطلق من وسط المركز السكاني في حالة جيدة و ريثما يبعد المسافر عن مكان انطلاقه تكثر فيه الأخاديد و الانهيارات، و كلما أوغل في البعد تحول الطريق إلى دروب أصلية أي مسالك الأهالي قبل الاحتلال الفرنسي، ليضيع بعد ذلك في السهوب و لا تبقى منه إلا بعض العلامات الحجرية ، فعلى سبيل المثال لا الحصر توضح الخارطة الجغرافية الخاصة بالطرقات لإقليم القبائل الكبرى، أنه هناك طريق اتصالات كبرى يربط بين عزازقة و بجاية يمكننا المرور عبره، لكن في نهاية الأمر لا نتحصل إلا على هلاك الأحصنة، و يوصف أنه غير صالح للاستعمال نتيجة النتوءات الصخرية و الانهيارات الجبلية التي أثرت عليه من جراء عدم صيانته لسنوات طوال، أما إذا حل فصل الشتاء فإن الكارثة تعظم بحيث تتواجد عدة قرى التي لا تقل نسمتها على 12 ألف نسمة في عزلة تامة عن شبكة الاتصالات دون مؤونة أو أمن أما بالنسبة لشبكة الطرقات فإن التهديدات المناخية التي سببها غزارة الأمطار و الثلوج و التي سببت إنزلاق الأرضية و الإنكسارات الجبلية، كل هذه الضروف جعلت من الطرق غير آمنة طبيعيا كون أن قاعدة الطريق لم تبنى بطريقة و لا على أرضية تسمح بالصلابة و المقاومة للعوامل المناخية، على عكس حال شبكة الطرقات الرومانية التي صمدت في وجه هذه الضروف الطبيعية لمئات السنين، فعيب الطرقات الفرنسية أن مواد التحجيير كانت هشة أو العمال القائمين على التحجير ليسوا من اليد العاملة الكفأة و المؤهلة لذلك، أما في فصل الصيف فتعمل الشمس على تجفيف الرق و لا يلقى المسافر أمامه إلا غبار التربة و بعض الأخاديد المحفورة بفعل الأمطار و الثلوج ، فعلى العموم أن عملية التحجير لشبكة طرقات المستعمرة لم تكن على جودة و نوعية عالية بالشكل التي كانت عليه في فرنسا، على الرغم من هذه الضروف السيئة لشبكة الطرق في الجزائر، إلا أن حركة التنقل التجارية كانت عادية فهي معتبرة على الرغم من أنها تقل عن حركة السير في فرنسا.

الفصل الخامس:

طرق الجنوب و الصحراء

لقد كانت الصحراء تمثل عبر التاريخ الخط الخلفي في الدفاع عن الاسلام والقيم الأدبية الافريقية ضد طلائع الاستعمار، بحيث كثيرا ما كانت مجالا ثقافيا محافظا على مقومات الأمة الإسلامية وعادات وتقاليد المجتمع الجزائري من الغزو الأجنبي، وأما خطوط الدفاع الأمامية فقد تمثلت في الساحل الجنوبي للبحر الأبيض المتوسط، الذي كان به العديد من القلاع والحصون، وبعد سقوط مدينة الجزائر التي كانت أمنع هذه القلاع الأمامية للدفاع عن الصحراء، إنفتح الطريق أمام الطامعين والمغامرين الأوربيين وبدأت طلائع الرحالين للاستكشاف من أجل الغزو التجاري والتوغل بالتبشير الديني، وذلك قبل أن يبدأ في مرحلة تالية تطبيق المخطط الاستعماري لتمزيق أطراف المناطق الواقعة جنوب الصحراء، وبسط السيطرة الأوربية على القارة كلها[1]

1- البعثات الاستكشافية الفرنسية والغزو الاستعماري نحو جنوب الجزائر والصحراء:

يعود الاهتمام الفرنسي بالصحراء بصفة جادة إلى منتصف الأربعينيات وخاصة بعد سقوط البوابة الشرقية للصحراء (بسكرة) سنة 1844 م من القرن الماضي، وقبل هذا التاريخ كان للفرنسيين تصورا عن الصحراء وعن أهمية تجارتها وثرائها يكتنفه الكثير من الخيال والمبالغة ، فالرحلات التي قام بها بعض الأوربيين منذ أواخر القرن الثامن عشر في المناطق الصحراوية، رسخ الاعتقاد في أهمية التجارة الصحراوية لدى رجال الأعمال والساسة الفرنسيين خاصة، الذين بدأوا يحلمون باليوم الذي سيتمكنون من النفاذ إليها والسيطرة عليها .[2]

لقد كان من بين المهام التي اضطلعت بها لجنة الاستكشاف العلمي في الجزائر، و التي تشكلت عام 1837 م، هو القيام بدراسة التجارة الصحراوية عبر الصحراء من عدة أوجه منها: المبادلات التجارية أنواع السلع ووسائل الدفع، والمراكز والطرق التجارية ومنافذها نحو التل و إلى غير ذلك، ولقد بينت الدراستان اللتان وضعهما كاريت أهمية هذه التجارة، إذ استقى المعلومات عنها من أفواه أشخاص ذوي خبرة ودراية مباشرة بهذ التجارة ومسالكها في جنوب البلاد، وإعتمادا على ما جمعه، أرفق دراسته بخرائط تبين الطرق التجارية ومراكزها في جنوب البلاد، كما سجل أيضا معلومات جغرافية ومناخية عن حياة السكان ونشاطم في هذه المناطق .

وبعد سنة واحدة من ظهور داراسات كاريت نشر الدوق دوماس كتابه " الصحراء الجزائرية " في عام 1845 م، إذ نلمس فيه مدى التقدم الهام الذي حققه الفرنسيون في تعرفهم على الصحراء في هذا الوقت المبكر من الاحتلال ، كما تبين من ناحية أخرى مدى الجهد الذي يبذلونه للحصول على أكبر قدر ممكن

---

[1] العربي (اسماعيل) : الصحراء الكبرى وشواطئها ، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر 1983، ص 64 .

[2] قنان (جمال): قضايا ودراسات في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر، منشورات المتحف الوطني للمجاهد، 1994، ص 139 .

من المعلومات، عن المناطق الجنوبية من البلاد في الميادين المختلفة، تمهيدا للزحف عليها واحتلالها. [1]

ولقد كانت هذه الدراسات الأولية بمثابة حجر الزاوية والأساس الذي انطلق منه الرحالة والمستكشفون في عملية التوسع، وذلك لأنهم جمعوا كثيرا من المعلومات عن كل ما يتعلق بسكان هذه المناطق (عاداتهم وتقاليدهم وتنظيماتهم وقواتهم...)، وبطبيعتها الاقتصادية، وبخاصة في المجال التجاري، نظرا للدور الكبير الذي كانت تلعبه في ربط الصلات التجارية بين شمال إفريقيا والمناطق الواقعة جنوب الصحراء، وبفضل هذه المعلومات أمكن لجيوش الاحتلال ترتيب الأمور المادية التي ستسمح لهم بالاستيلاء على الصحراء الجزائرية ، رغم المقاومة التي قام بها سكان هذه المناطق، الذين نجحوا في تأخير السيطرة الفرنسية على كامل التراب الجزائري إلى غاية بداية القرن العشرين.

إن هؤلاء الرحالة والمستكشفون مهدوا للاحتلال ويسروا لإنجازاته، ذلك بتزويده بكافة المعلومات والخرائط والرسومات التي يسرت له التحرك في هذه المناطق، وانطلاقا من هذه الحقيقة فإنه لا يمكن موافقة الرأي الذي يقول بأنهم قاموا برحلاتهم هاته رغم كل ما تنطوي عليه من أخطار، سببتها طبيعة المنطقة في حد ذاتها أو مقاومة الأهالي الذين شعروا بالنوايا الحقيقية لهؤلاء الرحالة (مقتل العديد من هؤلاء الرحالة في الصحراء الجزائرية) من أجل البحث والعلم فقط. [2]

صحيح أنهم أثروا المكتبات بكم هائل من المعلومات حول طبيعة الصحراء وسكانها وثرواتها الاقتصادية، ولكن هذه الأخبار كانت موجهة بالدرجة الأساسية لخدمة الاستعمار الفرنسي، وإلا فكيف يمكن أن نفسر الدعم المادي والمعنوي الذي قدمه الحكام والهيئات الحكومية الفرنسية لهذه البعثات الإستطلاعية. [3]

كان الانجليز والألمان السباقون إلى إكتشاف القارة الإفريقية، وبخاصة المناطق الداخلية منها، بعد أن تقلص نفوذهم في أمريكا الشمالية، وفقدوا مستعمراتهم هناك، وخوفا من استحواذ هاذين البلدين على القارة السمراء، قررت فرنسا تشجيع مواطنيها للقيام برحلات هدفها استكشاف الأجزاء غير المعروفة من هذه القارة [4]، و لتحقيق ذلك فقد أقدمت فرنسا على القيام بالعديد من الرحلات الاستكشافية إلى المناطق الجنوبية منها، وقد خصصت الجمعية الجغرافية الباريسية جائزة عشرة آلاف فرنك لأول أوربي يصل تنمبكتو ويعود منها ببعض المعلومات المهمة، وقد كانت هذه الجائزة من نصيب الفرنسي رني كايى

---

(1) قنان (جمال): المرجع نفسه، ص 139–140.

(2) بوباية (عبد القادر): دور الرحالة والمستكشفين في حركة التوسع الفرنسي في الصحراء الجزائرية ، مجلة العصور ، العدد 5/4، ديسمبر 2003 / جوان2004، ص 185 .

(3) بوباية (عبد القادر): المرجع نفسه ص 185.

(4) BERNARD (A.) et LACROIX : La pénétration Saharienne (1830-1906) –imprimerie Algerienne– Alger. 1906, pp 13 - 14.

René Caillié[1] في أعوام 1824-1828م ، واشتد حماسهم بعد إحتلالهم لمدينة الجزائر عام 1830م ولكن المقاومة البطولية الصامدة التي واجهوها من طرف الشعب الجزائري في الشمال، عاقتهم عن ذلك قرابة أربعين عاما[2] ، وللتسهيل من عمل المستكشفين قامت ببناء مراكز على طول خط الهضاب العليا لتموين الفرنسيين والمغامرين المكلفين بمهمة استكشاف الجنوب والصحراء الجزائرية .[3]

كان روني كايي (René Caillié) من أوائل المغامرين الفرنسيين الذين توغلوا في أعماق الصحراء وقد شرع كايي في رحلته إلى تمبوكتو سنة 1827م ، مدعيا للقبائل التي يمر بها في طريقه أنه مصري تربى في فرنسا منذ صغره، وفي 14 مارس 1828م وصل هذا المستكشف إلى نهر النيجر، ثم دخل مدينة تمبوكتو في 20 أفريل، وبذلك كان أول أوروبي يعود بوصف دقيق لهذه المدينة، ومنها عاد عبر الصحراء إلى مدينة طنجة، فمر بمنطقة توات وتافيلالت التي وصل إليها في شهر جويلية، وفي 14 أوت دخل إلى مدينة فاس.

سجل كايي ملاحظات، وأنجز رسوما قيمة أثناء رحلته، و"بذلك فقد قدم إلى فرنسا والمصالح المختصة بالتوسع الاستعماري معلومات جغرافية وحضارية هامة على هذه المناطق، ساعدتها فيما بعد في عمليات الغزو الفرنسي للجنوب الجزائري، والتوسع في الصحراء الإفريقية [4].

لتأتي بعثة أوجان دوماس (Eugene Damas) خلال (1843-1845م)، كانت له عدة رحلات منظمة نحو الصحراء الجزائرية لاكتشاف ما تزخر به من خيرات جمة، فانطلق من الجزائر سنة 1843م متوجها نحو ورقلة منطلقا منها وصولا الى مناطق أولاد نايل، وبعدما تعرف دوماس على الجنوب الشرقي وجه أنظاره نحو الجنوب الغربي، فقام برحلته إلى عين صالحّ، أين تم له استكشاف مناطق جبال العمور وجبال القصور التي لم تستكشف بعد ، ثم اتجه الى سيدي بوزيد ومنه نحو الجنوب الغربي، فدخل منطقة جبال العمور التي وصف مدنها وقراها وأوديتها، ثم عبر جبال الكسال وصولا الى ستيتن، فبوعلام، الغاسول ومنه الى بريزينة واصفا تلك المناطق، وواصل رحلته إلى الابيض سيدي الشيخ التي تحدث عنها وذكر قبائلها، ثم سلك طريقا نحو فيقيق فعبر قصور الاطلس الصحراوي وواحاته منها اوباوات، الشلالة القبيلة والظهرانية، عسلة، بوسمغون، تيوت، عين الصفراء، مغرار التحتاني والفوقاني

---

(1) للتوسع أكثر ينظر إلى كتاب:
CAILLIÉ (René) , journal d'un voyage à Temboctou et à Jenné , dans l'Afrique central , d'observation faites chez les maures braknas les nalour et d'autres peoples , pendant les années 1824-1825-1826-1827-1829 , Imprimerie royale , 1844 .

(2) يحي بوعزيز : مع تاريخ الجزائر ... ، المرجع السابق ، ص 64 .

(3) THULIER; les Bureaux arabes , Courrier de l'Algérie , 9 éme année, Alger 8/2/1869 .

(4) JOMARD (A.) : Notice Historique sur la vie et les voyage de René CAILLIE, Delaunay, libraire, au Palais-Royal , de Paris , 1839, pp 20- 22-50 .

ومن سفيسيفة توجه الى إيش ومنها فيقيق وبعدها الى تيميمون عبر بلاد دوي منيع الى أن دخل مناطق بلاد توات محارزة ، قورارة ، أوقرت ، زاوية كنتة ثم تيميمون ثم عين صالح .[1]

وفي مطلع الخمسينات بدأت الرحلات والبعثات تكثر، نحو الجنوب، فقام الدكتور هنري بارث الألماني برحلتين في عامي 1849-1855م، من طرابلس إلى غدامس، وغات، وفزان، والى تشاد، وتمبكتو، عبر قورارة، وتوات، وتيديكلت[2].

وفي نفس الفترة قام إدوارد فوجيل Edouard Vogel برحلة من طرابلس إلى أعماق الصحراء عام 1853م، وقتل ب وادي بعد ثلاث سنوات [3].

كما قام دوكولومب (De Colombe) برحلة استكشافية إلى القصور الصحراوية جنوب عمالة وهران عام 1853م، للتعرف على الواحات، والطرق ومعابر القوافل[4].

اما **هنري دوفيرييه** فقد قام برحلة إلى بلاد التوارق الشماليين فدرس منطقتهم التي يسكنونها من حيث التضاريس ومصادر المياه واستعرض قبائلهم المختلفة وانتاجهم الفلاحي وتاريخهم السياسي وعاداتهم وأساليب حروبهم، ثم قام بعد ذلك بعدد كبير من الرحلات إلى مختلف مناطق الصحراء خاصة بلاد التوارق، ومزاب[5]، حيث انطلق في رحلته الأولى من مدينة سكيكدة في 8 ماي 1859م متجها مباشرة الى مدينة بسكرة عن طريق قسنطينة وباتنة، ثم اتجه بعد ذلك إلى مدينة القرارة بوادي ميزاب ومنها الى غرداية ومتليلي، وكان الهدف الأساسي من هذه الرحلة البحث عن دليل تارقي يستعين به في استكشاف مناطق التوارق، ومن متليلي اتجه دوفرييه إلى مدينة المنيعة، إلا أنه لم يتم الترحيب به فغادرها راجعا الى غرداية، ثم اتجه إلى الأغواط ، ثم عاد الى القرارة وبسكرة ومنها الى قسنطينة ، وفي الفاتح من فيفري 1860 م عاود دوفرييه رحلته إلى الصحراء، حيث بدأ الرحلة من بسكرة نحو وادي سوف ومنه إلى بلاد الجريد في الجنوب التونسي[6]، وقد كلفه الوالي العام للجزائر بالقيام برحلة إلى بلاد

---

[1] يحي بوعزيز : اهتمامات الفرنسيين بجنوب الجزائر والصحراء ، مجلة الثقافة، العدد 57، ماي – جوان 1980، ص 18؛ أنظر أيضا:

DAUMAS (eugene): la Sahara Algérien ,Etudes Géographique et Histroique sur la Région au Sud des Etablissement Français , Paris , 1845, pp 15-90.

[2] SABATIER (Camille) : Touat, Sahara et Soudan , étude géographique politique, économique et militaire , société d’editons scientifique , Paris , 1891 .pp 5 -9.

[3] بوعزيز (يحي) : مع تاريخ الجزائر .... ، المرجع السابق ، ص 67 .

[4] COLOMB (Jean Français): Exploration des ksour et du Sahara de la province d’Oran, Alger 1858, SE., p 63.

[5] بوعزيز(يحي) : إهتمامات الفرنسيين بالتوارق ومنطقة الهقار من خلال ما كتبوه ، مجلة الاصالة ، العدد 72 ، 1979 ، ص 54

[6] بومعزة (عبد القادر) : بسكرة في عيون الرحالة الغربيين ، ج 1 ، دار علي بن زيد للطباعة والنشر – بسكرة، الجزائر 2016 ، ص 51- 52.

التوارق ومنها إلى غدامس، فدخلها يوم 11 من أوت سنة 1860 م، ومكث بها مدة طويلة، ثم غادر غدامس إلى غات، ومن غات تجول في مناطق فزان ، ثم رحل إلى طرابلس ومنها إلى الجزائر ليستعد لرحلة أخرى إلا أنه لم يتمكن من اكمالها. [1]

وفعل **بيرنار داتانو** مثل دوفيرييه، فقام برحلة إلى جنوب طرابلس، وغدامس والى بلاد التوارق أزجير[2]. وقام كل من **كولونيو** (Colonieu) والملازم **بوران** (Burin) بمحاولة فاشلة لاكتشاف قورارة وتوات عام 1860م ، فانضما إلى القافلة السنوية التي تنطلق من دائرتي سعيدة والبيض، ومن أجل جلب التمور مقابل بيع الحبوب والمواشي ، تتجمع القوافل بالأبيض سيدي الشيخ [3]، تحركت القافلة نحو الجنوب في أواخر نوفمبر برفقة كولونيو ، لكن أبواب القصور الجنوبية كانت تغلق في وجوههم مما اضطر كولونيو ورفيقه للإبتعاد عن أسوار القصور، وحين دخل تيميمون فان جماعة القصر أبت أن تفتح أبوابه إلا بعد أن غادر الضابطان الفرنسيان ومن معهما من الجنود ، حينئذ غادر تيميمون إلى تاورسيت ثم تيمي وتوات، ولقد لقيا نفس الاستقبال أينما ذهبا، الأمر الذي أجبرهم على العودة إلى البيض. [4]

أما النقيب بون مان (Bonnemain): فقد قام في 26 نوفمبر 1856م برحلة من الوادي إلى غدامس،ودامت الرحلة 22 يوما، وقدم فيها وصفا دقيقا للطريق الرابط بينهما، ووضع رسما لطريقين جغرافيين يربطان الوادي بغدامس، كما وضع مخططا للمدينة، وجلب الكثير من المعلومات ذات الطابع التجاري [5].

وتعتبر بعثة كل من ميرشير Mircher وبولينياك Polignac وفاتون Vatonne والطبيب هوفمان Heffman إلى غدامس عام 1862م، دفعا جديدًا لصالح التوغل الفرنسي إلى الجنوب، وخدمة أغراض التجارة الفرنسية، فقد تمكنت هذه البعثة من إبرام اتفاق مع زعيم التوارق الشيخ الحاج إيخنوخن يوم 26 نوفمبر 1862م* (**أنظر الملحق رقم 20**)، نص على فتح أبواب التجارة والأسواق للبضائع الفرنسية في بلاد التوارق، وحماية المفاوضين الفرنسيين وتقديم العون والمساعدة لهم في تنقلاتهم[6].

---

[1] دي فاريه (هنري): مذكرات الطريق (رحلة في الواحات الجزائرية والتونسية 1860–1861) ، ترجمة عبد القادر ميهي ط 1 ، دار الثقافة محمد الامين العمودي ، الوادي ، 2014 ، ص ص 6–7.

[2] D’ATTANOUX (Bernard): Voyage d’exploration chez les Touaregs. Azedjer. Lille. 1859,p 17

[3] VUILLOT (Paul) : L'exploration du Sahara :étude historique et géographique., Augustin Challamel éditeur , Paris , 1895,p 71.

[4] حوتية (محمد الصالح): توات والازواد (خلال القرنين الثاني عشر والثالث عشر للهجرة ، الثامن عشر والتاسع عشر ميلادي) ، ج 2 ، دار الكتاب العربي ، الجزائر ، 2007 ، ص 434 .

[5] VUILLOT(Paul) : Op cit , p p 50-51 .

[6] بوعزيز(يحي): مع تاريخ الجزائر .... ، المرجع السابق ، ص 68 ؛ وينظر أيضا: BEHAGHEL: l’Algérie ... , op cit p p 299 – 300 .

وأورد اسماعيل بوضربة تفاصيل كثيرة عن بلاد التوارق خلال رحلته التي قام بها إلى غات أواخر الخمسينات، وتحدث عن الاستكشافات التي أنجزها من الأغواط إلى غات وعن نقاط المياه، وحالة الأراضي التي مر بها من الناحية الاقتصادية. [1]

وخلال سنة (1862/ 1867 م) ، قام الرحالة جيرهارد رولف (Gerhard Rohlfs) بعدة رحلات لاستكشاف الصحراء ، فقد إنظم إلى اللفيف الأجنبي الفرنسي التي كانت تعمل في الجزائر ،وتعلم العربية ثم اتجه في البداية إلى المغرب الأقصى فوصل إلى السوس، ثم واد درعةومنه إلى تافيلالت ، ثم فيقيق فوهران ، وفي الرحلة الثانية انطلق رولف من طنجة إلى واد زيز عبر الأطلس، ومن هناك إلى وادي الساورة ، فايغلي، بني عباس، واحات توات وتديكالت وعين صالح وغدامس، ومنها إلى لاغوس وقد تمكن رولف من استكشاف بعض الواحات في صحراء ليبيا، بذلك يكون أول رحالة أوربي يعبر افريقيا الغربية من ساحل البحر المتوسط شمالا إلى ساحل غانا جنوبا. [2]

وفي نفس الحقبة نشط المستكشفون الفرنسيون ، فقد اقتحم الجنرال " **قاليفيه**" Galliffet مع قوة عسكرية ، مسافة 600 كم التي تفصل مدينة بسكرة عن مدينة القليعة من 20 ديسمبر 1872 م الى 24 جانفي 1873م ، للتعرف على هذه المنطقة ثم احتلالها . [3]

أما بالنسبة لبول صوليي (Paul Soleillet): شرع في تحضير رحلته منذ سنة 1866م، وذلك بالتعرف على عادات وتقاليد سكان الجزائر والتعود على لغتهم، كما درس كتب التاريخ والجغرافيا والكتابات الإقتصادية حول إفريقيا.

غادر مرسيليا في 6 سبتمبر 1872م متجها إلى الجزائر، وفي 30 من نفس الشهر كان في واحة الأغواط للتحضير للإنطلاق في رحلته الاستكشافية من الجزائر إلى تيديكلت [4]، فزار الأغواط وغرداية ثم دخل متليلي التي غادرها في 1873/02/14م، وفي 1873/02/19م بدأ كما يصفها "رحلته الاستكشافية الحقيقية" من المنيعة إلى عين صالح، وكانت بعثته تتكون من 26 فردا وعشر جمال وثلاثة خيول، وفي 1873/02/23م وصل إلى المنيعة، وفي 6 مارس 1873م وصل إلى مشارف عين صالح التي رفض أصحاب قصبتها أن يفتحوا الأبواب للبعثة، فاضطر صوليي إلى العودة من حيث أتى، ومع

---

(1) بوعزيز(يحي): مجلة الاصالة، المرجع السابق ، ص 55.

(2) موساوي (الطاهر) : الاستكشافات الاوربية للصحراء الجزائرية خلال القرن 19 م ، مذكرة ماجستر ، جامعة طاهري محمد بشار ، 2011 -2012 ، ص 16.

(3) مياسي (ابراهيم) : المرجع السابق ، ص 59 .

(4) SOLLEL(Paul) : l’Afrique Occidentale ,Algérie , Mzab , tidikelt , Avignon amprierie de F. seguin Aini, 1877 Paris , p 50.

ذلك فقد قدم معلومات هامة في كتابه عن الطريق التي سلكها من الجزائر الزاب والتليلات ، وبخاصة حول هضبة تادمايت وماجاورها، والتي استفادت منها سلطات الاستعمار في توسعها في الجنوب. [1]

ونشير إلى رحلة الدكتور أوسكار لانز Oscar Lenez من طنجة الى تمبوكتو ، حيث تلقى لانز من الجمعية الافريقية الألمانية في 1879 م، مهمة دراسة مختلف مرتفعات الأطلس المغربي والمناطق الجنوبية القاحلة وخاصة تندوف إلى تمبوكتو ، ليتجه بعد ذلك إلى المراكز الفرنسية بالسينغال حتى شواطئ المحيط الأطلسي، عاد لانز من هذه الرحلة بثروة عظيمة من المعلومات والملاحظات العلمية التي سجلها عن الصحراء في كتابه الذي نشره في باريس عام 1886–1887م تحت عنوان Tombouctou voyage au Maroc au Sahara et au Soudan [2]

بعد هذه الحقبة، ظهرت فكرة مد الخط الحديدي العابر للصحراء ، وذلك من أجل متابعة الاستكشافات واستثمار خيراتها ، لهذا اتجهت الأنظار إلى إرسال البعثات العلمية للبحث عن انجع السبل لتحقيق هذا المشروع . [3]

ومن أهم هذه البعثات هي بعثة فلاتيرس" **Flatters** "**سنة 1879** م ، حيث اقترحت هذه اللجنة تمديد الخط التوغلي التلي الصحراي الرابط بين قسنطينة بسكرة نحو ورقلة ، ثم إلى النيجر[4]، و البحث عن السبل للتوسع في إفريقيا جنوب الصحراء، و قد نوهت القيادات الفرنسية في العديد من المرات عن الأهمية الاستراتيجية التي تكتسبها الصحراء الجزائرية في إنجاح مشروعها التوسعي. [5]

وقد سخرت لذلك لجنة حكومية على المستوى العالي، وأرسلت على إثر توجيهاتها ثلاث بعثات استكشافية استعمارية لمعرفة قلب الصحراء، ومن بين البعثات التي تم اعتمادها رسميا في ديسمبر 1879م، البعثة التي كان على رأسها الضابط العسكري برتبة كولونيل و المدعو" فلاتيرس "، وتضم عشرة أعضاء هم فلاترس " Flatters"عقيد المشاة و القائد الأعلى للأغواط وموسون "Mousson" نقيب أركان الحرب، و برا نجر "pernger" مهندس الجسور والطرقات وروش"roche" مهندس المناجم، وبر نار" Bernard "النقيب في سلاح المدفعية، وغيا رد "guiard" الطبيب ولوشاتولييه"le chatelier" ملازم في فوج المشاة وعضو في المكتب العربي في بوسعادة ، وبروسلار"Brosselard" و كابايو " cabaillot " ملازمي المشاة ، ورابودرن "Ra Bourdin" مسير الجسور و الطرقات[6]، خرجت البعثة من باريس

---

[1] بوباية (عبد القادر): المرجع السابق، ص 179.

[2] العربي (اسماعيل) : المرجع السابق، ص 96–99 .

[3] مياسي (ابراهيم) : المرجع السابق، ص 61 –62 .

[3] DERRECAGAIX (Victor-Bernard); Exploration du Sahara : les deux missions du Lieutenant-colonel Flatters , Sociéte Géographie , Paris ,1882 . p5

[4] VINSON (Julien) , Paul Dive ; Voyage extravagant, mais véridique d'Alger au Cap , Maurice Dreyfous éditeur , Paris , p 57 .

[5] BROSSELARD (Hanri); Les deux missions du colonel Flatters au Pays des Touareg Azedjer et Hoggar , 2 edition , Librairie Furme Jouvet et c[ie] éditeurs , Paris 1884 ,P 4.

في 7 جانفي ووصلت إلى الجزائر في 12 ثم ذهبت إلى قسنطينة في 20 جانفي من نفس السنة ، وفي 25 من الشهر اشترت متطلبات الرحلة للإنطلاق إلى بسكرة ، وكان أول اجتماع ضم كامل هيئتها في بسكرة في 1 فيفري 1880 م، ولما وصلت البعثة إلى ورقلة، جمعت الحرس الضروري لمرافقتها من الأهالي ومعظمهم من الشعانبة المعروفين بعداوتهم للطوارق[1] ، وانطلقت البعثة من ورقلة بتاريخ 21ماي 1880 م نحو منطقة وادي ميزاب، ونزلت في بلدة العاطف ، واتخذت من وادي ميزاب دليل سيرها إلى أن وصلت إلى بني يزقن بغرداية، التي قدمت لها الضيافة عن طريق رئيس الجماعة الحاج يوسف [2].

والظاهر أن رحلة فلاترس غلب عليها الطابع الاستكشافي العلمي و السلمي دون أن تكشف عن أبعادها الحقيقية، إذ تجول أفراد البعثة في العديد من أحياء غرداية، وسجلوا المعلومات الكافية عن المدينة و نمطها العمراني و الاجتماعي و الديني ، وفي 28 ماي أخلوا المدينة باتجاه بلدة بريان، التي مكثوا بها إلى 30 من نفس الشهر[3] ، ثم توجهوا نحو مدينة الأغواط التي و صلوها يوم 3 جوان، وكان في استقبالهم القائد الأعلى بالمنطقة بولا"Belin ". [4]

وبعد أن جمع فلاترس المعلومات الكافية حول خفايا الصحراء رجع إلى باريس لوضع الترتيبات الجديدة مع مصلحة الطريق الصحراوي(Transsaharien) ، التي زودته بما يحتاجه من الوسائل لمتابعة مهمته[5].

وبرغم فشل البعثة الاستكشافية الأولى الى منطقة الهقار، إلا أن الفرنسيين كانوا عازمين على استكشافها، ودليل ذلك ارسالهم بعثة أخرى ناحية المنطقة نفسها، حيث قام فلاتير بمحاولة ثانية في ديسمبر 1880م، وكانت الانطلاقة من مدينة ورقلة، إذ غادرها برفقة إحدى عشر فرنسيا و تسعة وأربعين جنديا من الأهالي و اثنين وثلاثين سائق بعير، و ثمانية من رجال الشعانبة وأربعة توارق[6] ووصل فلاتيرس و جماعته إلى منطقة أمقيد في 12 جانفي 1881م، وعبرت هضبة تينقارت ، وعين انزيمان – تيكسين ، الى سبخة أمدغور ، ومن هناك اتجهت إلى تيماسينين التي استقربها بها بين 12 و13 فيفري[7].

---

(1) VUILLOT (Paul) ; op cit , p 176.

(2) مياسي (ابراهيم): المرجع السابق ، ص 62 .

(3) مريوش (أحمد) : التوسع الفرنسي في الجنوب الجزائري وردود فعل الهوقار ، مجلة المصادر ، العدد 11 ، 2005 ، ص 126 .

(4) PATORNI(F). Les Tirailleurs algériens dans le Sahara, récits faits par trois survivants de la mission Flatters , Imprimerie L.Marle , Constantine 1884 , p 95

(5) JOSSEF (E); travers nos colonies , 2eme édition , Librairie Armand Colin , Paris , 1901, p p 114 -115.

(6) GRAMMONT: le colonel Flatters , Revue Africaine , N° 26 , 1882 , p 78.

(7) بوعزيز (يحي) : اهتمامات الفرنسيين ... ، المرجع السابق ، ص 23 .

وإذا كانت فرنسا قد صممت على التوسع ، فإن قائد التوارق أمنوكال(*) كان على يقين بتحركات فلاتيرس، ونصب له كمينا بعدما عزز جواسيسه وأرسل جماعة من فرسانه لإظهار النية الحسنة للتعاون مع البعثة الفرنسية، وتقديم لها الإرشادات الوافية، لكن خطة أمنوكال كانت في حقيقتها تتدرج في المراهنة على إنجاح الكمين الذي نصبه لها قرب بئر الغرامة بتاريخ 16فيفري 1881م، أين نصبت خيام البعثة، وفوجئ فلاتيرس وجماعته وأتباعه بهجوم فرسان التوارق المدججين بالأسلحة [1]، ووقعت معركة عنيفة بين الطرفين، قتل على إثرها فلاترس وبعض أعوانه، فتفرقت بعدئذ البعثة ، ولاحقهم التوارق فقتل البعض وفر الآخرون ، ومات أغلبهم في الطريق عطشا ولم ينجو منهم إلا القليل [2].

و برغم ذلك فقد تابعت الإدارة الفرنسية إهتماماتها بالكشف عن الصحراء الجزائرية، إثر محاولة الملازم "مرسال بلات" Marcel Palat اكتشاف قصور تديكالت، لكنه قتل سنة 1886 م بالقرب من عين صالح [3] .

و خلال هذه الفترة إزداد الاهتمام بالتعرف على مجرى نهر النيجر خصوصا بعد رحلة النقيب مونتاي "Manteil" سنة 1890 م، من سان لويسي غربا إلى طرابلس شرقا ، إضافة إلى البعثتين الفرنسيتين المكونتين من توتيه Tuteé و هورست Heurst، هذا إضافة إلى اكتشاف بحيرة تشاد من قبل بعثة فورو Foureau ولاميLamis ، التي إنطلقت من ورقلة في أكتوبر 1898 م، وقطعت ألفين كيلومتر باتجاه تشاد [4] وهذا بعد سنة كاملة من السير، وتعتبر هذه الرحلة أول عبور من الجنوب الجزائري إلى تشاد ، لتختم سلسلة هذه البعثات برحلة فلامون "Flamand التي تعتبر آخر البعثات الفرنسية في القرن التاسع عشر، والتي تم بواسطتها إحتلال عين صالح [5] .

2 – الأهداف الاستراتيجية من وراء تدعيم طرق الجنوب:

في الوقت الذي كان فيه الفرنسيون جادين في الغزو والتوسع إلى جنوب الجزائر والصحراء، أولوا إهتمامهم بموضوع المواصلات التي تمثل العنصر الأساسي والفعال، وكان هدفهم من ذلك:

– التعرف على هذه المناطق المترامية الأطراف، واقترن هذا الغزو والتوسع الاستعماري بمحاولة التعرف على إمكانات الصحراء الإقتصادية والبشرية، واستكشاف المظاهر الجغرافية المختلفة للصحراء

---

* وهي كلمة تارقية وتعني الشيخ أو السيد وهي الكلمة الغالبة، وأحيانا، نجدهم يطلقون عليه اسم اقليد وتعني الملك ، انظر: عثماني (حسني): البيئة الاجتماعية الاقتصادية للصحراء الجزائرية من خلال تقارير الأجانب في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر ، مذكرة لنيل شهادة الماجستر ، جامعة الجزائر ، 2006–2007 ، ص 68.

[1] مريوش (احمد) : المرجع السابق ، ص 127 .

[2] DJEBARI (M); Les Survivants de la Mission Flatters , Imprimerie Brigol , Tunis , 1895 , pp 16-17 .

[3] مياسي (ابراهيم): المرجع السابق ، ص 64 .

[4] مريوش (احمد) : المرجع السابق ، ص 128 .

[5] مياسي (ابراهيم): المرجع السابق ، ص 65 .

كما اقترن أيضا بدراسة المجموعات السكانية، والتعرف على عاداتها وتقاليدها، وتاريخها السياسي والحضاري، وأوضاعها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية.[1]

– تسهيل عمليات تنقل قواتهم العسكرية الغازية، وتذليل ظروف استقرارها في المراكز الاستعمارية المختلفة التي أنشأتها فعلا، أو التي سينشؤونها مستقبلا، في الواحات والمناطق الإستراتيجية.

– العمل على ربط المستعمرات الفرنسية بشمال إفريقيا بنظيراتها في إفريقيا الغربية عن طريق الصحراء، بشق طرق صحراوية تكون في مستوى منافسة الطرق التي عمل على شقها الإستعمار الإنجليزي[2] ، وبخاصة السنغال التي استقر لها الأمر فيه منذ سنة 1856م–1857م، ومالي الذي احتلته سنة 1880م ، ولا تهدف فقط إلى ربط مستعمراتها وتعزيز وجودها، إنما كذلك الى مواجهة محاولات التوسع الانجليزية والاسبانية والألمانية في المنطقة .[3]

وما يؤكد هذا الأمر هو القرار الذي اتخذته الجمعية الجغرافية في باريس سنة 1855م، والقاضي "بتقديم مبلغ 6000 فرنك لكل من يقوم برحلة من الجزائر إلى السنغال أو بالاتجاه المعاكس، بشرط أن يمر بمدينة تمبوكتو، ويأتي بمعلومات دقيقة وجديدة حول القوافل التي تعبر هذه القفار" [4]

– تحقيق أهداف إستراتيجية وتجارية: كانت الرهانات الاقتصادية بادية على السياسة الفرنسية منذ الوهلة الأولى للإحتلال، وخصوصا بعد الهيمنة على المناطق التلية والمناطق المتاخمة للصحراء ويتضح ذلك في تقرير المارشال "سول" في وقت مبكر من عمر الاحتلال الذي رفعه إلى الملك الفرنسي "لويس فيليب"، و قد أوضح فيه أهداف التوسع جنوبا و النزوح نحو المنطقة الصحراوية بقوله: " إن الصحراء الجزائرية أو بعبارة أخرى كل المناطق الواقعة جنوب التل الجزائري يجب أن تشكل نوعا ثالثا من المناطق الإدارية، إذ لا يمكن توظيف الأوروبيين في هذه المناطق، و حتى الجيش لا يدخلها إلا بصعوبة بالغة إما لإقرار الأمن أو التهيئة للظروف التجارية التي ستفتح لنا طرقا هامة نحو إفريقيا السوداء .. "[5] ويصب التقرير الذي أرسله الوالي العام بيجو إلى الماريشال سولت في نفس الاتجاه وفيه يقول: "وبسيطرتنا على هذه المناطق تنفتح لنا آفاق واسعة لازدهار تجارتنا وربطها بإفريقيا الداخلية..." [6]

---

[1] بوعزيز (يحي): إهتمامات الفرنسيين بالتوارق .. ، المرجع السابق ، ص 51 –52 .

[2] زوزو (عبد الحميد): محطات في تاريخ الجزائر (دراسات في الحركة الوطنية والثورة التحريرية على ضوء وثائق جديدة) ،دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر، 2011 ، ص 100 .

[3] بن محمدن (محمدو) : الرحلات الاستكشافية الفرنسية في الصحراء الكبرى(الدوافع والعراقيل) ، مجلة العلوم الانسانية جامعة منتوري قسنطينة ، العدد 20 ديسمبر 2003 ، ص163 .

[4] مياسي (ابراهيم): المرجع السابق ، 50 .

[5] شريط (عبد الله)، الميلي (مبارك): مختصر تاريخ الجزائر (السياسي و الثقافي و الاجتماعي) ، المؤسسة الوطنية للكتاب الجزائر، 1985 ، ص 262 .

[6] برنيان (اندري)، نوشي (اندري) ، لاكوست (ايف): الجزائر بين الماضي والحاضر: ترجمة اسطنبولي رايح ومنصف عاشور، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 1984 ، ص ص 384 –385 .

فمنذ عام 1844م أصدر البرلمان الفرنسي قانونا يقضي بمد منطقة الاحتلال نحو الجنوب، وهذا بإنشاء المراكز العسكرية في المدن التي تتحكم في المبادلات التجارية بين الشمال والجنوب : سبدو سعيدة ، تيارت ، ثنية الحد وبوغار ، كما تم في نفس السنة احتلال مدينة بسكرة والتي تمثل من جهتها مفتاح التجارة الصحراوية بالنسبة للمقاطعة الشرقية من البلاد، وحسب بوديشون فموقع فرسا الجيد الذي اكتسبته باحتلالها للجزائر الشمالية، يجعلها مؤهلة لأن تستاثر ليس فقط بالتجارة عبر الصحراء وإنما أيضا بتجارة دواخل القارة الافريقية، فهي بإمكانها أن تجعل من الموانئ الجزائرية منافذ لتجارة السودان وافريقيا الغربية، وتجعل من الواحات مراكز عبورها لها، وفوق ذلك فالسودان يمثل كتلة استهلاكية هائلة تقدر بحوالي 20 مليون نسمة، والتي ستصبح سوقا ضخمة للمنتوجات الصناعية الفرنسية [1].

– توفير الأمن للمعمرين وللمناطق التي يتواجدون بها في الشمال [2]، لأن ثورات الشعب الجزائري في الشمال كانت سببا في تحول الواحات الصحراوية في الجنوب إلى معاقل للثوار والمجاهدين، الذين كانوا يفرون إليها للإعتصام والإستعدادمن جديد لمواجهة العدو، ولذلك عزم الفرنسيون على التوسع في أعماق الصحراء، وبخاصة بعد ثورة سكان واحة الزعاطشة بمنطقة بسكرة عام 1849م، وحركة الشريف محمد بن عبد الله بالأغواط وورقلة وتوقرت، وثورة أولاد سيدي الشيخ بالجنوب الوهراني عام 1864م [3] ومما حتم هذا الأمر أيضا تعرض بعض الحملات الفرنسية إلى هجمات المقاومين الجزائريين في أعماق الصحراء، وأدى هذا إلى تقوية عزمهم على التوسع، والسيطرة على كل الواحات الصحراوية، ووضع حاميات عسكرية بها لتضمن لهم الأمن، وتسمح لهم بالتصدي لمقاومة سكان الصحراء، وهذا ما صرح به جيرهارد رولف (Gerhard Rohelfs)، الذي زار إقليم توات عام 1864م: " **قبل كل شيء على الفرنسيين أن ينقلوا حدودهم غلى نهاية وادي الساورة فمن هناك بالضبط تبدأ كل المصاعب وكل الفوضى ، وما دام الفرنسيون لم يستولوا على هذه الحدود الطبيعية ، فلن يكون هناك أي هدوء دائم في جنوب مقاطعة وهران** ".[4]

– محاولة وضع شبكة من طرق المواصلات الحديدية والمعبدة وأسلاك الهاتف، لتسهيل سبل التنقل في ظروف آمنة للقوات العسكرية بين مختلف المناطق الصحراوية، ومن أجل تحقيق ذلك شرع الفرنسيون في دراسة المظاهر التضاريسية والطوبوغرافية والمناخية، لتحديد المناطق التي تصلح لمد هذه الشبكة من السكك الحديدية والطرق البرية وتحديد إتجاهاتها، والذين سيكلفون بإنجاز هذه الدراسة هم المستكشفون والدارسون الذين استغلوا طرق القوافل الصحراوية للاستفادة منها في مشاريعهم الاستعمارية، ولفتح طريق

---

[1] قنان (جمال) : المرجع السابق ، ص 140 .

[2] بوباية (عبد القادر): المرجع السابق ، ص 183 .

[3] زوزو (عبد الحميد) : محطات ...المرجع السابق ، ص 100 .

[4] بوعزيز (يحي) : ثورات الجزائر في القرنين التاسع عشر والعشرين ، ج1 ، منشورات المؤسسة الوطنية للكتاب ، الجزائر ، 1996 ، ص 309 .

تتغلغل من خلاله التجارة الفرنسية إلى قلب القارة الإفريقية، كما حاول هؤلاء أن يستفيدوا من كتب الرحّالة العرب وكبار مؤرخيهم، وبذلك أمكنهم التعرف على شبكة الطرق الصحراوية التي وضعوا لها رسومات وخرائط يسّرت مهمة الإستعمار[1](**انظر للملحق رقم 21).**

وقد اهتموا في بادئ الأمر بالتعرف على طرق القوافل الصحراوية القديمة، وتحديدها بواسطة الحملات العسكرية، والبعثات الاستكشافية، والمكثفة التي كانوا يرسلونها إلى الجنوب، وإذا كان الفرنسيون قد اعتمدوا على الطرق الرومانية وآثار المدن في بناء وشق شبكة الطرق التلية ، فقد عكفوا على دراسة كتب الرحالة العرب الذين جابوا الصحراء وكتبوا عنها أمثال: ابن بطوطة، والإدريسي، وابن حوقل والحسن الوزان، وابن خلدون والبكري وغيرهم في تتبع مسالك القوافل الصحراوية ولأهم المناطق والإشارات التي تمر بها[2] ، أو من خلال ما يعرف " بالقِماير " التي بنتها الإدارة الفرنسية ، كما أسست أيضا الأبراج لمراقبة هذه المسالك ولاستغلالها من أجل استراحة المسافرين ، فالبعض منها تقدم خدمات ولو محدودة لهم ، كما دعمت فرنسا مسالك القوافل بآبار خدمة لحركة النقل والتجارة في الظاهر، لكنها بالأساس تهدف لتسهيل عملية المراقبة ودعم الفرق العسكرية الصحراوية التي تراقب الحدود مع تونس وليبيا . [3]

3 – المسالك في إقليم الجنوب:

ظلت المناطق الصحراوية الجزائرية قبل اكتشاف خيراتها المعدنية و الطاقوية، معزولة في اتصالاتها مع المناطق التلية، بسبب ضعف شبكة طرقاتها البرية والتي كانت في أغلبها عبارة عن دروب ومسالك قديمة، وكانت حجة السلطات الاستعمارية في هذا الإهمال المتعمد أن سعر تكلفة إنجاز طريق بري بها غير متناسب مع كثافة حركة المرور فيها، لذلك شرع في تهيئة دروب ومسالك للولوج إلى الإقليم الصحراوي بالتزامن مع الإحتلال العسكري له، وذلك لتموين وحدات الجيش الإستعماري، ولكن بعد أن بدا لها جليا مستقبلها الاقتصادي الواعد، إهتمت بها منذ خمسينيات القرن الماضي، وشرعت في التفكير في فك العزلة عنها وتزويدها بشبكة من المسالك والدروب لأنها غير مكلفة مقارنة مع الطرق المعبدة، كما أن مساهمة القطار أو الطائرة محدودة في حركة النقل بها، ولذلك كانت الطرق البرية الدعامة الأساسية في الإتصالات الصحراوية[4].

وظهر في هذه الفترة نوع جديد من الطرق خاص بالجزائر اصطلح عليه باسم " دروب السيارات " مثل درب السيارات الرابط بين ورقلة – عين صالح، والذي أنجز في سنة 1916م، وهي طرق بسيطة

---

[1] بوعزيز (يحي) : مع تاريخ الجزائر ....، المرجع السابق ، ص 91 .

[2] بوعزيز (يحي) : طرق القوافل والاسواق ... ، المرجع السابق ، ص 15–17 .

[3] زقب (عثمان) : الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في منطقة واد سوف 1918– 1947 وتأثيرها على العلاقات مع تونس وليبيا ، مذكرة لنيل شهادة الماجستر ، جامعة الجزائر ، 2005–2006 ، ص 113–114 .

[4] BERTAUX (J-C); Les pistes secondaires du sahara central, routes algérienne, in bulletin manuel, numero spécial sur le fonds d’aménagement des chemins départementaux en algérie,alger,1958,p29.

غير مكلفة، مثل الطريق الرابط بين قلتة السطل والأغواط ، والذي يعد فرعا من الطريق الوطني رقم 1 ويمتد بطول 175 كم، ثم الطريق الرابط بين بوقطب والبيض على امتداد 106 كم[1]. وإبتداء من سنة 1926م، طرحت فكرة إنشاء دروب عابرة للصحراء للربط بين مستعمرة الجزائر والمستعمرات الفرنسية في جنوب غرب إفريقيا.

والواقع أن الطرق الصالحة للسيارات كانت تنتشر فقط في شمال الصحراء[2]، وبالنسبة للصحراء فكانت معزولة تماما، ولم يشرع إلى غاية إندلاع الثورة التحريرية، في إنجاز طرقات حديثة تتصل على الأقل بأهم مراكزها السكنية القريبة من التل مثل بشار، ورقلة ووادي سوف، وذلك بالرغم من أن حركة النقل في الدروب الصحراوية كانت تصل إلى حوالي 40 ألف طن سنويا، أما أقصى الجنوب فترك لحاله وكان يعوّل على الاكتشافات الطاقوية والمعدنية في تطوير شبكة طرقاته. [3]

و كانت شبكة الطرق الصحراوية تضم ثلاثة أنواع من طرق المواصلات البرية:

النوع الأول، طرق مدرجة ضمن شبكة الطرق الوطنية التي كانت أعباؤها تقع على عاتق ميزانية المستعمرة، بلغ طولها 828 كم، ومن بينها نذكر فرع الطريق الوطني رقم واحد الرابط بين قلتة السطل والأغواط .

النوع الثاني، شبكة من الطرق البرية الثانوية غير معبدة، تقع على عاتق الجماعات المحلية، بلغ طولها 13.346 كم. [4]

أما النوع الثالث **فيتعلق بالمسالك** : والذي كان مدرج ضمن شبكة الطرق الوطنية والذي يمتد إلى أقاليم الجنوب، وهو يمثل مجرد امتداد طولي مصغر لشبكة الطرق في شمال البلاد بإجمالي طوله 12.450 كم، ويتصل بمحاور الطرق البرية الممتدة إلى المستعمرات الفرنسية في إفريقيا الغربية. [5]

وخلال الحقبة المدروسة (1830–1900م)، كانت المسالك والدروب الوحيدة الصالحة للإستعمال من طرف الراجلين وقوافل الإبل، هي التي ورد ذكرها في كتب وتقارير البعثات الاستكشافية والحملات العسكرية ، ومن خلال دراستهم لكتب الرحالين والمؤرخين المسلمين توصلوا إلى معرفة المسالك وطرق القوافل الصحراوية (**انظر للملحق رقم 22**)، والتي يمكن تقسيمها على الشكل التالي:

3– 1 – المسالك العابرة للصحراء: [6]

❖ طريق مراكش إلى تمبوكتو، ويمر على تارودانت، وتاوريرت، وتيندوف ويخترق رمال إيفيدي وعرق شيش ويتجه إلى تاوديني، كما يخترق الجرف شرقا مارا بأونان وأروان ليتجه إلى تمبوكتو، وقد

---

[1] G.G.A : Les territoires du sud l'algérie programme d'action économique pour une période de dix années à partir de 1930, imp.algérienne,alger 1930, p 237.
[2] Ibid.
[3] BERTAUX(J-C) ;, op-cit, p.29.
[4] G.G.A Les territoires du sud l'algérie, compte rendu de l'œuvre accomplie de 1947 à 1952,imp officielle , alger 1952, p274.
[5] Ibid, p 275.
[6] بوعزيز (يحي): اهتمامات الفرنسيين ... ، المرجع السابق ، ص 15–17 .

سلكه أوسكار لينز عام 1880م، ولهذا الطريق فرع من تندوف يتجه إلى الجرف الأصفر، وأوفلت العزل، وفرونة، وزمور، والقلتة، وسماميت، وحاسي بوتالان، ومن هناك يتجه فرع منه إلى تمبوكتو وفرع إلى قصر البرشان، وعطار، وأوجيفت وتيوروت على شاطئ المحيط الأطلسي.

- ❖ طريق فاس ومكناس إلى تمبوكتو، ويمر بقصبة المخزن، وأم ذريبينة، ويتبع حوض وادي غير إلى ايجلي ثم حوض وادي الساورة إلى توات وأكابلي وبئر تيريشومين ووالن، وعين رنان، ومبروك وتمبوكتو، وهناك طريق آخر من مراكش يتصل بهذا الطريق في توات، ويمر على مسينة والمستير والمعسف وتاملتيت، إلى أكابلي وبيرتير يشومين، وسلكه روني كايي.
- ❖ طريق وهران وارزيو إلى تمبوكو، ويمر على خيثر، ومشرية، وعين الصفراء، وفيقيق، ويتبع مجرى وادي زوز فانة إلى ايجلي، حيث يلتقي بطريق فاس إلى تمبوكتو ، ولهذا الطريق فرع آخر إلى شرق الأول مستقيم يبدأ من خيثر إلى البيض، والأبيض سيدي الشيخ، والمنقب وتوات، حيث يلتقي بطرق وهران، وفاس، ومكناس، إلى تمبوكتو.
- ❖ طريق مدينة الجزائر إلى تمبوكتو، ويمر على البليدة، وبوغار، والأغواط، وغرداية، والقليعة وعين صالح، وأكايلي، وبيرتيريشومين حيث يلتقي بطريق توات إلى تمبوكتو.

ولهذا الطريق فرع آخر من عين صالح إلى بئر عسيو، وتنتيلوست، حيث يتفرع إلى فرعين كذلك، فرع إلى أقادم، وماو، شرق بحيرة التشاد، وكوكو جنوبها، وفرع إلى الجنوب الغربي نحو أفاديس حيث يتفرع هو الآخر إلى فرعين: فرع إلى سوكوتو وفرع إلى كاتسنا.

- ❖ طريق سكيكدة وقسنطينة إلى أمفيد، والهقار، وتمبوكتو، ويمر بباتنة وبسكرة، وتقرت وورقلة والبيوض، وأمفيد، وتيميساو وأيفرنان إلى مبروك ثم تمبوكتو والى شط بروم (برنوح)، وقد مر على جانب منه فلاتر عبر حوض إيغرغر... ، ولهذا الطريق فرع يبدأ من جنوب بسكرة، ويتجه إلى وادي سوف ومن هناك إلى غدامس، وغات، وجبادو، وبلما، وأفاديم، وماو ، وفرع من البيوض إلى عين صالح، وفرع ثالث إلى غات.
- ❖ طريق طرابلس إلى تمبوكتو، ويمر على سناون، وغدامس وتيماسينين والبيوض، حيث يتصل بطريق قسنطينة إلى تمبوكتو، ولهذا الطريق فرع من غدامس إلى غات، وبير عسيو وأفاديس إلى سوكوتو وكاتسنا غربا، وإلى أفاديم وماو شرقا.
- ❖ طريق قسنطينة والجزائر وصولا إلى ورقلة ومن ثم إلى بلاد السودان(الهوسا) عن طريق سبخة أماغور.[1]
- ❖ طريق قسنطينة إلى غدامس عن طريق بسكرة تقرت ووادي سوف[2]، وعلاقة أهل وادي سوف مع تونس لأنها منطقة حدودية مشتركة، حيث يتم بيع التمور وشراء البضائع الأوروبية والقمح، وكذلك

---

(1) عثماني (حسني) :المرجع السابق ، ص 89 .

(2)CARTHY (Mac), op cit , p 234

منوادي الى تقرت إلى غدامس، هذه الطريق التي مرَّ بها كل من بونمان Bonmann في 1856 م ودفيريي Duvyerier سنة 1866م، و الجنرال ميرشر Mircher وبعثة غدامس سنة 1862، وأخيرا دورنو دوبيري وجوبير (Derneu Dupierie et Jupire) المغتال بين غدامس وغات .

❖ طريق الأغواط إلى غات على ورقلة والبيض التي عبرها اسماعيل بوضربة في 1858م[1].

❖ طريق وادي درعة : الذي ينطلق من مراكش نحو تندوف ومنه عرق شاش الى تاودني وأوران لينتهي بتمبكتو . [2]

❖ طريق آغادير ـ داكار عابرا كل من تندوف ، فور قيرو Fort Gairaud اكجوجيت ليتوجه نحو نواقشوط ، ليصل إلى سان لويس بالسينغال على مسافة طولها 3000 كلم .

❖ طريق وهران ـ النيجر : الذي يخترق في مساره البالغ أكثر من 2800 كلم نحو الجنوب الجزائري كل من بشار كولمب ، العبادلة ، بني عباس ، أدرار ، رقان وبيدو وغاو ، لينتهي في دولة النيجر ، وقد كان هذا التوغل سببا في إنجاز مشاريع اقتصادية هامة منه منطقة صناعية بكولمب كولومب ، وخط مزدوج للسكة الحديدية طوله 100 كلم يربط بين العبادلة وكولمب بشار.

❖ طريق بونة ـ مورزوق بيلبيا والذي يعبر قسنطينة بالهضاب العليا ثم يقطع الواحات الصحراوية توقرت ، الوادي ورقلة وجنات ليتحول نحو فزان بليبيا.

❖ الطريق العرضي شرق غرب : بعد اكتشاف البترول في آبار إدجلي وحاسي مسعود قدم هذا الطريق خدمات كبيرة للتوغل والتوسع الاستعماري في الصحراء واحتلاله لأهم المناطق الاستراتجية، لأن هذا الطريق يقطع من الشرق إلى الغرب ، ومن الهقار إلى الأطلسي ، ومن جنات إلى تندوف عبر ورقلة وفور فلاتر، القليعة، تيميمون، وأدرار.[3]

❖ **طرق توات** : كانت الطرق الصحراوية الرئيسية التي تتفرع من توات تتجمع في اتجاهين شمالي وجنوبي، وكان **الاتجاه الاول** يربط توات باسواق شمال المغرب العربي ، ويتشكل من ثلاث طرق رئيسية وهذه الطرق الثلاث تتجه بدورها الى ثلاث جهات ثانوية . الأول شمالي شرقي، والثاني وسط شمالي والثالث شمالي غربي .

وكان **الطريق الاول** تسلكه القوافل المتجهة إلى المنيعة وغرداية والشرق الجزائري، كذلك إلى غات وغدامس وطرابلس وجنوب تونس وبالعكس ، ومن الملاحظ أن هذا الطريق عندما يخرج من المنيعة في اتجاه توات يتفرع إلى إتجاهين، الأول يميني نحو منطقة القورارة عن طريق تبلكوزة، والثاني يساري الى منطقة تيديكلت عن طريق اوقسطين .

---

[1] عثماني (حسني): المرجع السابق ، ص ص 89–90 .

[2] حوتية (محمد الصالح): المرجع السابق ، ص 147 .

[3] عميراوي (احميدة) وآخرون : السياسة الفرنسية في الصحراء الجزائرية 1840–1916 ، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2009 ، ص ص 16–17 .

أما **الطريق الثاني** وهو الوسط الشمالي فكان يخرج من قصر أولاد عيسى ، ويخترق العرق الغربي الكبير حتى يصل إلى مجرى وادي الناموس ، وهذا الطريق كانت تستخدمه قوافل عين الصفراء ومشرية وأفلو والسعيدة والوسط الجزائري.

و**الطريق الثالث** وهو الشمال الغربي وكان يتبع مجرى وادي الساورة ، وتسلكه القوافل المتجهة إلى الغربي الجزائري ومنطقة وأسواق سجلماسة سابقا وتافيلالت ومراكش وفاس بالغرب الأقصى.

أما **الاتجاه الجنوبي** فكان يربط توات بأسواق السودان الغربي، وكان بدوره يتشكل من ثلاث طرق: الأول جنوبي شرقي والثاني وسطي جنوبي والثالث جنوبي غربي .

و كان الطريق الأول : يخرج من جنوب مقاطعة صالح ويخترق أرض قبائل الطوارق المقيمة في أزقوير وواي، ويتفرع إلى أكثر من اتجاه نحو الجنوب الشرقي ، **والطريق الثاني** وهو الوسط الجنوبي وكان يخرج من جنوب مقاطعة قبلي، وتسلكه القوافل المتجهة نحو مدينة تمبكتو عن طريق المبروك واروان ، وكان هذا الطريق هو أكثر الطرق أمانا، ولذلك كانت قوافل الاقليم التواتي تسلكه عند سيرها نحو تمبكتو، ويتجه إلى تمبكتو عن طريق تاوديني، ويعد من أقدم الطرق التي تسلكها القوافل أثناء سيرها نحو أسواق السودان الغربي. [1]

وللإشارة فان معظم المسالك العابرة للصحراء الكبرى والمتوجهة الى غرب افريقيا عبر الناحية الجنوبية الغربية، تنتهي بتمبكتو وتلتقي باقليم توات، وهذا لما لهذا الاقليم من أهمية جعلته يرتبط بكل الاتجاهات وينفرد بموقع جغرافي ممتاز، أصبح يمثل نقطة التقاء لطرق تجارية عديدة. [2]

3-2 - المسالك الداخلية

❖ المسلك من الجزائر إلى ورقلة وتمر على البليدة ، مدية ، بورواقية، بوغار ، سواقي (Souagui) تجوين (Taguin)، سيدي بوزيد، تاجموت، الأغواط، راس نايل، غرداية، ورقلة (المسافة بين الجزائر الأغواط 107 كم، ومن الأغواط إلى غرداية 40 كمومن غرداية إلى ورقلة 166 كم، ليكون مجمل الطريق من الجزائر إلى ورقلة 199 كم). [3]

❖ الطريق من تلمسان إلى عين صالح عن طريق وادي قير والتي عبرها الجنرال ويبفان De Wimpffen

❖ الطريق من جيري فيل إلى تيميمون أو إلى توات والتي سار بها الكومندان كولونيو Colineau سنة 1860 م[4] .

---

[1] فرج (محمود فرج) : اقليم توات خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر الميلاديين ، اطروحة دكتورة ، جامعة الجزائر ،1977 ، ص 78 79

[2] حوتية (محمد الصالح):المرجع السابق ، ص 147.

[3] DAUMAS(Eugène), op cit , pp 16-51-71-72.

[4] عثماني (حسني) : المرجع السابق ، ص 90 .

❖ مسلك وادي سوف تقرت عبر كوينين ، ورماس ، بئر مويت القايد ، بئر مويت فرجان برج المقيتلة والطيبات القبلية وصولا لتقرت [1] .

❖ مسلك بوسعادة بسكرة : من بوسعادة واد شامل ، واد نهر مشري Machari ، فوغالة ، بسكرة.

❖ مسلك بسكرة الأغواط : الأغواط ، أوماش ، مليلي ، بن طيوس ، واد جدي ، ليوة سيدي خالد ، عمورة ، بجران ، قصر الحيران ، الأغواط .

❖ مسلك بوسعادة سيدي خالد : ويمر على المجدل، عين المالح ، جبل قسوم ، سيدي خالد .

❖ مسلك بوسعادة الأغواط : ويمر على جبل ذراع الهامل ، واد مجدل، واد المالح الشارف،عين مسعود، سيدي مخلوف و الأغواط . [2]

❖ مسلك وادي سوف تقرت عبر كوينين ، ورماس ، بئر مويت القايد ، بئر مويت فرجان ، برج المقيتلة والطيبات القبلية وصولا لتقرت .

❖ مسلك الوادي بسكرة : وكان الطريق الرسمي الذي تسلكه القوافل الدورية والطوابير العسكرية الفرنسية ، ويمر عبر وادي ريغ وتقرت ، وتقطع المسافة في ستة عشر يوما ، وبسبب مصاعبه فكر الفرنسيون في اتخاذ طريق آخر عبر شط ملغيغ ، إنطلاقا من بلدة سيدي عون إلى غاية برج الشقة ومن محاسن هذا الطريق ، أن القوافل تقضي به سبعة أو ثمانية أيام على الأكثر ، وينتشر به نبات الدرين والخشب بكميات كافية ، ويتخلص المسافرون من مشقة الكثبان الرملية ، ويسلك هذا الطريق تقريبا ويصلون بسكرة في غضون ستة أو سبعة أيام، فينطلقون من بسكرة إلى الشقة ثم المغير مرورا بالحمراوية إلى سيف المنادي ، ومنها إلى قرى سوف القريبة وهي قمار وتاغزوت ثم كوينين وأخيرا الوادي.

❖ مسلك وادي سوف خنشلة عبر الدبيلة، بئر العرب ثم بير النازية، مويت التاجر، عقلة الباحة،زريبة حامد، خنقة سيدي ناجي ، زريبة الوادي، عين الناقة ثم بسكرة وخنشلة.

❖ مسلك وادي سوف تبسة: ويمر ببرج الحاج قدور، وبئر العرق وشوشة الحَم، وبئر العسلوجي وواحات نقرين ثم تبسة. [3]

❖ مسلك الوادي ورقلة عبر آبار وزِيتن ، بئر حاسي بن حلشية، بئر واد العلندة ، بئر بنت لِمكوشر، بئر زِملة إنرا ، بئر شوشة الخادم ، بئر مويت رابيع ، بئر الدار ، بئر معط الله [4] .

وفي الاخير نقول ان شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر من 1830– 1900م قد مرت بمراحل عكست طبيعة السياسة الاستعمارية في الجزائر بحيث تميزت في المرحلة الاولى و هي مرحلة الريب

---

(1) أبو القاسم (سعد الله): أبحاث وآراء في تاريخ الجزائر ، ج 5، دار الغرب .الإسلامي ، 2005 ، ص 232 .

(2) DAUMAS(Eugène), Op cit, p102- 157 , .

(3) غنابزية (علي) : مجتمع وادي سوف من الاحتلال الفرنسي إلى بداية الثورة التحريرية 1300–1374 هـ /1882–1954 م ، رسالة دكتورة ، جامعة الجزائر ، 2008–2009 ، ص 221 ، 223 .

(4) زقب (عثمان): المرجع السابق ، ص 114 .

والتردد من 1830 – 1834م بأنها محدودة الانتشار و تفتقر الى المهارة و الدقة في الانجاز و أنها متواجدة في مناطق دون الأخرى و هذا لكون أن الادارة الفرنسية لازلت تسجل بعض التحفضات على امكانية الاحتفاظ بالجزائر كمستعمرة أو العودة الى ميناء تولون كما أن الاستعمار الفرنسي لم يسجل وجوده في كامل القطر الجزائري حيث اقتصر تواجده على بعض المدن الساحلية كوهران، الجزائر، بجاية و عنابة كما أن حركة الاستيطان كانت محتشمة في هذه الفترة و هذا بسبب أن المستعمرة مازالت مجهولة لدى المستوطنين الاوربيين.

و بإلحاق الجزائر الى فرنسا و اعتبارها من ممتلكاتها الافريقية انطلقت الآلة الفرنسية نحو السيطرة على الداخل و جاءت امتدادات طرق السيطرة مواكبة لهذا التوسع و هذا ما تعكسه المرحلة الثانية من عمر الاستعمار في الجزائر و هي مرحلة الانتشار و السيطرة، حيث عمل جيش شمال أفريقيا على شق العديد من الطرق ذات الطابع العسكري شرقية و غربية وهذا من أجل احكام سيطرته على الداخل و ما ان حل العقد الثالث من عمر الاستعمار حتى استطاعت امتدادات شبكة الطرق أن تصل مدينة الجزائر بقسنطينة عاصمة الشرق وهذه الاخيرة ببسكرة بوابة الجنوب الشرقي و أن تصل مدينة الجزائر ببوغار مرورا بالمدية ثم بوغار بمدينة الأغواط البوابة الوسطى للصحراء. كما استطاعت و لكن في مرحلة متأخرة ربط مدينة الجزائر بالشلف ثم بوهران ثم بالبيض بوابة الجنوب الغربي و قد جاء هذا متأخرا عن الخطوط الأخرى بفعل شراسة مقاومة الأمير عبد القادر، كما كان لهذه الشبكة طرق عرضية تربط هذه المسالك الرئيسية فيما بينها و لم تكد تنتهي فترات الحكم العسكري حتى كانت شبكة مستعمرة الجزائر من الطرق تحتوي على خمس طرق وطنية تربط كلها المناطق الداخلية بالموانئ حيث ربطت الزيبان بسكرة وقسنطينة بميناء فيليب فيل(سطورة) بواسطة الطريق الوطني سطورة – بسكرة و ربطت تلمسان و وهران بميناء المرسى الكبير عبر الطريق الوطني المرسى الكبير – وهران– تلمسان ، كما تم ربط مدينة الأغواط ببوغار و المدية بميناء الجزائر و هذا اثر الخط الوطني الرابط بين الجزائر – البليدة – المدية – بوغار– الأغواط ، كما تم ربط بايك الغرب سابقا بدار السلطان (مدينة الجزائر) بالطريق الرابط بين الجزائر – وهران مرورا بالشلف ، ثم عاصمة الشرق قسنطينة بالجزائر بواسطة الطريق الداخلي الجزائر– قسنطينة و تشترك هذه الطرق في كونها إستراتيجية عسكريا وتجاريا و هي من طرق السيطرة كما تم تصنيف شبكة الطرق في هذه المرحلة إلى أربع أنواع من الطرق.

- طرق رئيسية: ملكية امبريالية في العهد العسكري و وطنية في العهد المدني.
- طرق إقليمية : و هي الطرق التي لا يتجاوز نطاقها حدود الإقليم الإداري طرق إقليم الشرق، طرق إقليم الغرب و طرق إقليم الوسط.
- طرق ولائية: و هي الطرق التي تم انجازها من قبل أعوان المصالح التابعة للولاية و هي داخلية.
- طرق ريفية: و هي الطرق المتواجدة في الريف و الجنوب و التي استعمالاتها زراعية.

خلاصة:

عرفت شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر بحلول الحكم المدني و هذا في المرحلة الثالثة من تطور هذه الأخيرة خاصة من ناحية الطول و النوعية بحيث زاد عدد الطرق الوطنية إلى عشر طرق، إثر قانون تصنيف 1879م كما أصبح يعنى بالأعمال الفنية فيها كما زادت مصاريف أشغال شق الطرق حيث أصبحت عبء لا يطاق على خزينة الولايات و الحكومة، عرفت طرق الجنوب هي الأخرى عناية من طرف الإدارة الفرنسية من ناحية التخطيط إلا أنها ظلت حبر على ورق و لم تتجاوز تخوم الصحراء تقرت، ورقلة ، غرداية و البيض و هذا بفعل قساوة المناخ و صعوبة التحكم في الرمال إلا أن هذا لم يقلل من عزم الإدارة الفرنسية في السيطرة على التجارة الصحراوية بوسائط أخرى فإذا كان حال شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر بهذه الصورة فكيف كان لها الأثر على الجوانب الاقتصادية و الاجتماعية و كذا العمرانية في مستعمرة الجزائر.

الباب الثالث:

شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر

وأثرها على الاقتصاد والمجتمع

تمهيد:

لقد مثّل الاحتلال الفرنسي للجزائر سنة 1830م نقطة تلاقي وتصادم بين كتلتين اقتصاديتين متباينتين، حيث تتميز الأولى بأنها نظام اقتصادي صناعي تجاري حضاري، يقوم على رأس المال الحر بينما تتصف الثانية بأنها نظام اقتصادي تقليدي حرفي يقوم على أساس النشاط القبلي والملكية المشاعة، وبأنه منغلق على العالم الخارجي وأنه موجه إلى الداخل أي استهلاكي محلي.

حيث عمدت القبائل الجزائرية على خلق اقتصاد يتماشى وفق خصائصها الطبيعية من موارد مائية ومنتجات زراعية وحرف تقليدية، وكان الشرط الأساسي لنجاح مثل هذا النظام تبعا لمعطياته الطبيعية هو الاستغلال المحدود والمؤقت للأرض، والذي يخضع بدوره لحركة الفصول المنتظمة، فضلا عن هذا فإن قبائل البدو الرحل الذين كان اقتصادهم يعتمد على تربية المواشي لم يكونوا ليعيشوا في عزلة، فقد كانت الحبوب لهم ضرورة، فرضت عليهم أن ينشطوا قطاع التجارة الداخلي مع الإقليم التلي، حيث كانوا يتبادلون تجاريا بقطعان الغنم والتمر والملح والجلود مقابل المنتجات المصنعة والتي كانت تتمثل في البارود والملابس وبعض الصناعات الحرفية، بالإضافة إلى الحبوب التي كانت هدفهم الرئيسي في تنقلاتهم.

لم تكن الأسواق المحلية أو الوطنية والتي هي نقطة التبادل متمركزة على طول الساحل أو بضواحي المدن التلية، إنما كانت منتشرة على الخط الحدودي الداخلي التجاري الذي يربط الجنوب بالشمال أو الصحراء بالتل، كما كانت كل منطقة تمثل إقليم تجاري خاص بها فرضته عليها عدة عوامل مثل المناخ، السكان، التضاريس فمنطقة القبائل مثلا التي كانت مختصة بغرس أشجار الزيتون وبعض الصناعات الحرفية التي يفرضها الطابع الجغرافي للمنطقة، مثل إنتاج زيت الزيتون، شكلت بذلك إقليما تجاريا متكاملا فيما بين بعض مزروعاتها وقطاع صناعتها التقليدي.

وبحلول القرن التاسع عشر فرض الاستعمار الفرنسي على الجزائر نمط اقتصادي جديد، أثّر على قطاعاته الكبرى الزراعية والصناعية وبالخصوص التجارية، حيث شهدت الجزائر انتقال الحركة التجارية من الريف الداخلي إلى المدن الساحلية، كما سيطر على المدن التجارية الكبرى للمستعمرة الجزائرية وخاصة منها المدية، معسكر

وتلمسان و هذا في العقد الثاني من عمر الاستعمار في الجزائر و لم يتسنى له ذلك إلا بعد تراجع مقاومة الأمير إلى القواعد الصحراوية، و بعد طرد القبائل المساندة له من هذه المناطق عندها، و في سنة 1843 بدأ في ربط هذه المدن بأقرب نقطة ساحلية و ذلك طمعا منه في تحقيق الاستقرار و تنشيط قطاع التجارة و الصناعة و الزراعة في هذه المناطق بالإضافة إلى تحويلها إلى مدن استيطانية و هذا عن طريق تشجيع حركة الهجرة الاستيطانية نحوها حيث عبرت طبعة جداول الحالة الفرنسية في الجزائر (T.E.F.) سنة 1843 أن الإدارة الفرنسية استطاعت أن تحول هذه المناطق (المدية، معسكر وتلمسان) من بيئة كان يستحيل فيها العيش إلى بيئة تشهد حركة تجارية، زراعية، صناعية واستيطانية كبرى، وهذا بفعل التغيرات التي استحدثها الاستعمار الفرنسي على البنية الاجتماعية والتحتية للجزائر بالإضافة إلى إدخال النظام النقدي كقاعدة للتبادلات التجارية على المجتمع التجاري الجزائري.

فكيف ساهمت شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر في إحداث التغيرات الاقتصادية على الاقتصاد الجزائري، وما مدى نجاح هذه الدخائل على انتعاش هذا القطاع؟ وكيف استطاع المستعمر هدم نظام اقتصادي يمتد نفسه امتداد تاريخ إنسان المنطقة ؟

الفصل الأول:

شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر وأثرها على القطاع الزراعي.

إلى غاية سبعينيات القرن التاسع عشر حسنت الطرق – وهي عصب الحياة اليومية – الجزء الأكبر من تنمية المستعمرة اقتصاديا واجتماعيا، بحيث ساهمت قي بعث العجلة الاقتصادية الكولونيالية في المستعمرة، سواء من الناحية الزراعية أين عملت على ربط المزارع بنقاط التخزين والتصدير، أو من الناحية الصناعية إذ سهلت نقل الثروات الباطنية المعدنية إلى المصانع التحويلية أو الموانئ قصد تصديرها إلى المتروبول.

وبقدوم الجمهورية الثالثة تم إضافة مفهوم جديد للطريق في المنظومة الاستعمارية مرة أخرى، بحيث لم تقتصر وظيفته الأساسية على تعزيز الأمن للأراضي المحتلة بل لضمان نجاح سياسة الاستيطان و تسهيل السيطرة الاقتصادية والاجتماعية على المستعمرة و توسع الاستعمار [1] ، فبعبارة أخرى توجيه الطريق لتحسين الإمكانيات الاقتصادية ورفع من قيمة الأراضي المستعمرة فمثلا في سنتي 1865و1866م شهدت منطقة بونة Bona إنشاء هياكل وبنى اقتصادية للتنمية، وهذا لغرض استغلال المناجم الحديدية Mokta-el-hadid، حيث تم إنشاء وتوسيع ميناء بونه وتدعيم المنطقة بشبكة من السكك الحديدية، بالإضافة إلى تدفق كبير لهجرة النازيين(كقوة عاملة متخصصة) وبذلك تعززت النشاطات التجارية وزاد الأمن في المنطقة وهذا بواسطة القرى الاستيطانية التي كانت متواجدة على طول شبكة المواصلات التي كانت تربط أطراف المنطقة، حيث شكلت هذه المراكز الاستيطانية أساس التداول الاقتصادي والتواجد الاجتماعي للمستوطنين والتعزيز الأمني لنشاطاتهم، ولعل من أهمها قرية Duvivier سوق أهراس على الطريق الرابط بين بونة تبسة، وقرية قالمة بين بونة و قسنطينة [2] .

و في نفس الوقت رفع الطريق من قيمة الأرض حتى بلغ التنافس باقتناء المضاربين للأراضي القريبة من مشاريع الطريق بأمل بيعها بأسعار أعلى عند إنجاز الطريق [3].

كما يلاحظ تأثير شق الطرق على أسعار المنتجات الزراعية، إذ توقع du vernois سنة 1858م أن سعر تكلفة القمح ستعرف انخفاض كبير وهذا إذا ما تم فتح طرق تربط

---

[1] عباد (صالح) : الجزائر بين فرنسا و المستوطنين (1830–1930)، ديوان المطبوعات الجامعية 1999 ، ص 97 .

[2] A.N.O.M : F80 1752/54, Compte-rendu des travaux de la chembre de commerce de Bone , Rapport en 1881 , (Travaux publics , Generalités , 1852-1881) .

[3] Ibid.

العاصمة في اتجاه الساحل ومتيجة وسهول بني سليمان والمدية، حيث عمل الطريق الوحيد في المنطقة الذي كان يربط العاصمة بالبليدة وهو الذي كان يستخدم في كل المواسم[1] ، على رفع تكلفة نقل قمح سهول الشلف إلى مطاحن البليدة، بنسبة 50% من السعر الحقيقي للمنتوج[2].

في هذه الظروف كان من المستحيل تموين العاصمة بالأسعار العادية أو تشجيع التصدير إلى المدن الأخرى ، وبالفعل عندما تم إنجاز الطرق باتجاه الساحل و متيجة وسهول بني سليمان و المدية، زاد التنافس و انخفضت أسعار النقل بحدة شأنها شأن المنتوجات الزراعية[3].

عموما واجهت التجارة الداخلية صعوبات كبيرة ولم تستطيع أن تنمو نموا حرا و كاملا، بسبب نقص المواصلات الملائمة فضلا عن تعريفة النقل المفروضة زيادة على ذلك ظروف النقل السيئة.

1- الزراعة الفرنسية في الجزائر (1830-1900م)

بعد الغزو الفرنسي للجزائر انتهجت الإدارة الاستعمارية سياسة زراعية متباينة في أساسها، حيث اعتمدت خلال الفترة الأولى والممتدة إلى غاية 1856م ، سياسة زراعية تخدم المعمرين الفرنسيين في الجزائر، أين تم إنشاء 35 قرية استيطانية للمعمرين من 1842م و إلى غاية 1845م، كما تم التنازل لهم مجانيا ودون دفع أي تكاليف على ما يربو على 105000 هكتار من الأراضي الجيدة الصالحة للزراعة[4]، كما عمل الجنرال بيجو في هذه الفترة على شق العديد من الطرق التي كانت تربط هذه المراكز فيما بينها مع اهتمامه الخاص بإنشاء المستثمرات الزراعية والمخيمات الاستيطانية التي أقامها

---

(1) DUVERNOIS, (CLEMENT) : L'Algérie, ce qu'elle est, ce qu'elle doit être, essai économique et politique, Dubos Freres, éditeurs, Alger, 1858, p188-190-191.

(2) A.N.O.M : F80 1752/54: Chamre de commerce d'Alger – Rapport sur le commerce interieur, Juin 1867, Travaux publics, Generalités, 1852-1881).

(3) Ibid.

(4) بن داهة (عدة) ، المرجع السابق، ص 321.

بمحاذاة طرق هذه الشبكة، ووعد الكولون المدنيين بمنحهم أراضي زراعية مقابل الخدمة العسكرية لمدة ثلاث سنوات في المستثمرات الفلاحية [1].

ولقد كانت تهدف الإدارة الاستعمارية من خلال هذه السياسة إلى أمرين، تمثل الأول في حل مشاكل الصراع الاجتماعي في فرنسا، أما الثاني فتمثل في إيجاد طريقة لتشجيع هجرة المعمرين نحو الجزائر، كسبيل لإيجاد عمل للطبقة الشغيلة العاطلين عن العمل في المدن الفرنسية [2]، حيث توضح الإحصاءات الفرنسية أن الإدارة الاستعمارية قد بنت 42 مركزا جديدا لـ 20000 مهاجر جديد، وهذا في الفترة الممتدة ما بين 1848 –1851 [3]، كما قامت الإدارة الاستعمارية بتوزيع 428000 هكتار على 1500 تنازل، أو ما يقارب 28 هكتار لكل تنازل، وهذا في الفترة الممتدة ما بين1841–1851م،وهكذا فإن السياسة الأولى قد أدت إلى خلق ممتلكات صغيرة تفضل الريفيين الذين يملكون غالبا رأس المال و وسائل إنتاج غير كافيين. [4]

بمجيء الإمبراطورية الثانية، اتُبعت سياسة زراعية جديدة سهلت التنازلات لشركات رأسمالية واسعة و الأشخاص ذوي الأملاك ورأس المال، دون التوقف عن التنازلات المقدمة للمزارعين الصغار . [5]

فلقد حاولت الإدارة الفرنسية تشجيع حركة الاستيطان الزراعي عن طريق منح تنازلات لصالح رأس المال الحر والشركات، وهذا بإقامة مستوطنات زراعية في الجزائر، فجاء قانون 19 سبتمبر1848 م خدمة لهذه السياسة، إلا أن النتائج كانت جد سلبية بحيث أن معظم المستوطنين لم يتأقلموا مع أوضاع المستعمرة، الأمر الذي أدى إلى وفاة بعضهم وعودة البعض إلى أوطانهم الأصليةّ [6]، أما فيما يتعلق بالشركات فقد جاء

---

[1] بوعزيز (يحيى) : سياسة التسلط الاستعماري والحركة الوطنية 1830 - 1954 ، د، م.ج، الجزائر 2007 ، ص 9 .

[2] بن اشنهو(عبد اللطيف) : تكون التخلف في الجزائر (محاولة لدراسة حدود التنمية في الجزائر بين عامي 1830–1962) ، ترجمة نخبة من الأساتذة ، ش ، و، ن ، ت ، الجزائر ، 1979 ، ص 89.

[3] ISNARD (H): La vigne en Algérie. Étude géographique. Thèse Lettres. Gap, Ophrys, 2 Vol, Paris 1951, p 54.

[4] Ibid.

[5]– بن اشنهو (عبد اللطيف) : المرجع السابق ، ص 90 .

[6] GIRAULT (Arthur), Principes de colonisation et de législation coloniale , T. 2 , éd 2, Librairie de la Société du Recuil Général des Lois et des Arrets , Paris , 1904, p 613

قانون 26 أفريل 1853م الذي منح لشركة la société Génevoise 20000 هكتار، كما تحصلت شركة Société Algérienne على 100000 هكتار، وشركة Franco-algérienne على منطقة نفوذ قدرها 24000 هكتار[1]، وأدى هذا إلى إنشاء 73 مركزا جديدا بين 1853 و 1860م، وارتفاع عدد السكان الأوروبيين بالريف من 48000 إلى 86000[2]

2- الزراعة الأوروبية

لقد واجه نمو الرأسمال الزراعي عدة عراقيل رئيسية حالت دون تطوره بالشكل الذي كان منتظرا، ولعل أهم هذه العراقيل هو ما يلي: عدم استقرار نقاط البيع أي الأسواق المحلية، قلة القروض ومحدوديتها، وغياب أو غلاء اليد العاملة...الخ، حيث كانت اليد العاملة العربية لا تملك الاستعداد والقابلية لخدمة المزارع الأوربي ، مع الإشارة أن قطاع الزراعة قبل 1871 م كان ينقصه التنظيم المحكم ، فالأجر اليومي كان يخضع لوفرة قوة اليد العاملة أو ندرتها، حيث يذكر فرانك: " يطلب الحصادون العرب 2.50 فرنك كأجر عندما يزداد الطلب على قوة العمل بدلا من 1.25 -1.50 في السنوات السابقة" [3] كما عملت القوانين الاستثنائية العسكرية (قانون الأنديجينيا) على إعاقة التنقل الحر لليد العاملة المحلية من القبيلة إلى مكان العمل ، وهذا عن طريق نظام الرخصة للتنقل ونقاط التفتيش والمراقبة، التي كانت مقامة على الطرق الرابطة بين مناطق السكن و المزارع، وهذا مايؤكده Isnard الذي وصف اليد العاملة العربية بأنها [4]:

- ليست حرة، وهذا بفعل القيود التي وضعها النظام العسكري إشارة في ذلك إلى نظام الرخصة ونقاط التفتيش والمراقبة التي كان يتعرض لها العامل العربي، حيث كان العامل العربي يتعرض إلى عقوبات مالية وقانونية وهو في حالة الخروج من القبيلة دون رخصة من أجل العمل .

- عدم جدية العامل العربي .

---

[1] Ib id, p p 614,615.
[2] AGÉRON (CH. R): l'histoire de l'Algérie contenporaire (1830-1870), 4 eme édition, Presses Universitaires de Franc, Paris, 1979, pp 27,28.
[3]- بن اشنهو (عبد اللطيف) : المرجع السابق ، ص 113 .
[4] ISNARD (H): op cit, p 54.

أما نقص القروض الناتجة عن السياسة النقدية المتبعة من طرف الإدارة الفرنسية نحو الامتيازات الزراعية ، فلقد كانت الأنظمة المصرفية [*] في الجزائر ترفض تدعيم التنازلات الزراعية مهما كانت غايتها وأهدافها [1].

يعتبر حصر الأسواق في مناطق داخلية للمستعمرة، من أهم الأسباب المؤدية إلى التطـور البـطيء للرأس المـال الحر الـزراعي، مما اضـطر الميتروبول إلى سن قانون 1851 م[**] كحل لهذه الظاهرة، حيث قضى بفتح أسواق جديدة واسـعة النطاق سمـحت بتشـجيع أو دفـع جـديد للمبادلات التجارية [2].

بالإضافة إلى هذا فلقد عملت الإدارة الاستعمارية على إعطاء نفس جديد للاقتصاد القبلي، وكان هذا لهدفين هامين يتمثل الأول في التخلص وهدم الاقتصاد التقليدي، بينما

---

[*] لقد شهد مطلع الخمسنيات من القرن 19 انفتاح تجاري بين الجزائر والمتربول، وهذا اثر عدة قوانين سنتها الإدارة الفرنسية سمحت لها بان تحتكر التجارة من ونحوى الجزائر ومن بين أهم القوانين التي أصدرتها في هذه الفترة قانون الجمارك وقانون النظام المصرفي، الذي صدر في 4 أوت 1851، والذي كان يقضي بتأسيس بنك مصرفي جزائري يعمل على تدعيم التجارة الفرنسية في الجزائر، وكان للبنك ثلاثة فروع في قسنطينة و وهران بالإضافة إلى فرع الجزائر، الذي كان تحت رئاسة M . Lichtlim بسعة مالية قدرها 3 ملايين فرنك فرنسي، وجاء بنك الجزائر كمؤسسة اقتصادية مدعمة للتبادلات التجارية بين الجزائر الفرنسية وأرباب العمل الأوربيين، كما عقبه تأسيس بورصة تجارية جزائرية في 16 افريل 1852، مما يوحي أن مهمة بنك الجزائر كانت تجارية بحتة ، وفي 19 أوت 1852 تشكل لجنة توكل لها مهمة دراسة القرض المالي في الجزائر ومدى إمكانية استعماله فيما يتعلق بالزراعة والاستيطان ، للتوسع أنظر:

FOURMESTRAUX (Eug) ; les Idées Napoléoniennes en Algérie, Challamel ainé, libraire – éditeur, Paris, 1866, p-p 10 - 11.

[1] LECOQ (Joseph) , Les sociétés indigènes de prévoyance, de secours et de prêts mutuels des communes d'Algérie, Pedone, Editeur, Paris, 1903, p 32.

[**] قانون الجمارك11 جانفي 1851م : الذي يقوم على إلحاق الجزائر بفرنسا اقتصاديا ، ولذا فان المنتجات الجزائرية المصدرة إلى فرنسا تعفى من رسوم الدخول ، أما الواردات الأجنبية فإنها تخضع لنفس التعريفة المعمول بها في فرنسا، باستثناء المواد التي تساعد على تقدم ونجاح الاستعمار التي أصبحت تقبل بنصف الرسوم المطبقة بفرنسا .للتوسع أكثر أنظر: AGÉRON (CH. R):op cit 25

[2] MOUCHERONT (P) : les Douanes en Algérie, Typographie Adolphe Jourdan, Alger, 1907, pp 100,101.

يتمثل الثاني في إدخال منتجات جديدة تحتاجها السوق الفرنسية وكذا الأوربية، مثل القطن والتبغ وزراعة الكروم[1].

ونشير إلى بقاء زراعة الحبوب كأهم المنتجات الزراعية للمستعمرة وهذا بفضل رعاية الإدارة الاستعمارية والمزارعين، حيث تعود هذه الرعاية إلى الظرف التاريخي الذي كانت تعيشه أوربا والمتمثل في الحرب بين بروسيا وألمانيا و التي حرمت أوربا من التمويل البروسي بالقمح، حيث عادت هذه الظروف بالتطور الملحوظ على رأسمال الزراعي وهذا في منتصف السبعينات، كما سنرى ذلك من خلال جدول الزراعة الأوروبية بين 1872 و 1880 م، أنظر الجدول رقم (28).

الجدول رقم (28): جدول التطور زراعة قمح في الجزائر من 1872–1880 م

السنوات	المناطق المغروسة بالهكتار	إنتاج القمح بالقنطار (100كغ)
1872	158609	1363676
1873	175644	1416964
1874	189305	1554686
1875	261494	1992610
1876	228709	1764478
1877	197990	1273471
1878	202093	1350049
1879	206196	1560852
1880	232129	1939041

Source : G.G.C.A : Statistique général de l'Algérie années 1882-1884, op cit, p152.

(1) عدي (الهواري) : الاستعمار الفرنسي في الجزائر سياسية التفكيك الاقتصادي والاجتماعي 1830–1960، ترجمة: جوزيف عبد الله، دار الحداثة ، لبنان، 1983، ص 152.

يظهر لنا من خلال الأرقام التي تضمنها الجدول انخفاض إنتاج الحبوب مع تقلص في مساحة الأماكن المغروسة، ويعود هذا للأزمة الاقتصادية التي عمت البلاد وإلى نقص التسهيلات في سياسة القروض الممنوحة للمزارعين وكذا نقص وسائل الإنتاج التقنية وخبرات المزارعين، واستمر هذا الوضع إلى غاية نهاية القرن19م مما أثر سلبا على نمو رأس المال الزراعي.

لقد عملت الإدارة الفرنسية الاستعمارية على ضرب الزراعة التقليدية والتضييق عليها بشتى الوسائل، وهذا لتشجيع المزارعين الأوربيين عل حساب الأهالي، من خلال فرض سياسة ضريبية كان لها أثر قمعي على الأهالي، حيث كانت الضرائب تدفع من طرف المزارعين الأهالي فقط، وتمثل جزءا هاما من عائدات المستعمرة، ففي سنة 1880م مثلا، دفع الجزائريون 22 مليون فرنك من الضرائب من مبلغ إجمالي قدره 35 مليون فرنك من العائدات العامة(1) ، وحسب جداول الإحصائيات العامة لسنتي 1876–1880م، أن عائدات الضرائب بمحافظة الجزائر وحدها تمثل تقريبا.81 %، أما في قسنطينة 87 %، وفي وهران 98 %، وفي سنة 1880 م انخفضت في محافظة الجزائر إلى نسبة 67 %، أما في وهران فقد بلغت 63 %، لترتفع في قسنطينة بنسبة 91 %.(2)

إضافة إلى هذا فقد مارست الإدارة الاستعمارية سياسة تجويع السكان الأصليين من خلال نزع ملكية الأراضي و مصادرة الممتلكات، كما أن سياسة الضرائب والغرامات أدت إلى نقص التطور التقني و الفشل في إدخال زراعات جديدة، أي عدم تطور الزراعة التقليدية بالنسبة للأهالي .

في الوقت الذي عرفت فيه الزراعة الأوروبية والفرنسية على وجه الخصوص تقدما عملت الإدارة على إدخال بعض المنتوجات الدخيلة على الزراعة التقليدية المحلية للمستعمرة، كزراعة الكروم و القطن و التبغ، ومن بين الأسباب التي أدت إلى تطور هذا النمط الاقتصادي الحديث، هو جهل معظم المستوطنين للعمل الفلاحي وهو ما أدى بهم إلى التوجه نحو الزراعات التجارية، التي كانت لا تتطلب دراية كبيرة بالعمل الفلاحي

---

(1) G.G.C.A : Statistique général de l'Algérie années 1882-1884, p152.
(2) La République Française: Journal Officiel de Année 1891, Chambre des Députés – Débat, Séance du 26 février 1891, p 121.

والتي كان عليها الطلب كبيرا في الأسواق الأوروبية ، إذ كانت تدر أرباحا طائلة لصالح المستوطنين .[1]

ولقد أدى هذا الوضع إلى الحاجة الماسة لزيادة الأراضي الزراعية وبذلك تصدر استصلاح الأرض قائمة الأولويات، مما أدى إلى ارتفاع سعرها وغلاء عملية تهيئتها حيث لم تكن متاحة لعامة المزارعين، الأمر الذي إلى تراكم في رأس المال الزراعي كما أخرت الجهود في خلق نظام زراعي تجاري يلبي حاجات أوروبا[2] .

أما بالنسبة للمزارعين الرأسماليين فلقد لجؤوا إلى زراعة الكروم ، حيث فرضت عليهم هذه الزراعة استقطاب اليد العاملة الأوروبية المتخصصة في هذا المجال (الإسبان) كذلك إدخال آليات حديثة تتماشى وتطور هذه الزراعة و لقد كتب Isnard في ذلك: " كل سنة يتم استجلاب العديد من العمال الموسميين إلى الجزائر لغرض العمل في مزارع الكروم ، كان العمال الفرنسيون والإسبان الماهرون يعملون في الوظائف المهمة بينما كان الجزائريون يكلفون بعملية القطف."[3]

وبعد مرور أزمة " الفيلوكسيرا "phylloxera" الذي أباد الكروم الفرنسية ما بين 1863 و1883م واستعادة مزارع المتروبول أنفاسها أدى هذا الوضع إلى تراجع أسعار الإنتاج الجزائري من الكروم في الأسواق الأوروبية، في سنة 1880م[4]، و ما نتج عنه من خفض للفوائد التجارية، و هو ما أدى إلى تعويض غالبية اليد العاملة الأوروبية بالفلاحين الجزائريين الذين يدفع لهم أقل بكثير ضمن سياسة فرنسا الاستغلالية [5].

إن السياسات المختلفة التي عمدت الإدارة الفرنسية على انتهاجها تجاه المزارعين الأهالي: (سياسة ضريبية قمعية، ونزع الملكية،إدخال الزراعة التجارية الحديثة)، أدى كل هذا إلى اختفاء البنيات الزراعية التقليدية و وجود قوة عاملة إضافية، زد على ذلك فإن الالتزامات المالية ومشاكل التسويق أجبرت المعمرين على اللجوء إلى أشكال عديدة من الجمعيات أو تقاسم المحاصيل، باستعمال أقل رأس مال ممكن و يد عاملة دائمة

---

[1] سعيدوني (ناصر الدين): الجزائر منطلقات وآفاق ، المرجع السابق، ص ص 36،37.

[2] عدي(الهواري): المرجع السابق، ص 152.

[3] INSARD (H) : op cit, p 213.

[4] DERVIN (l'abbé) : L'Algérie son agriculture, son commerce, son industrie, sa colonisation, son avenir , épernay , imp du courrier du nord –est , 1902, P 49

[5] INSARD (H) : op cit, p 213.

و هذا ما عرف بنظام الخماسة أين يتحصل المتقاسم في المحاصيل على خمس الإنتاج دون أن يكلف المالك فلسا واحد[1].

هذا النظام إذن أصبح منتشرا بشكل واسع في الجزائر خلال الخمسين سنة الأولى من الاحتلال، وقد لاحظ Ageron أنه في سنة 1880 م في قسنطينة و ضواحيها قد كان ثلث الأراضي المستعمرة مؤجرا للخماسين والمستأجرين الذين يحصلون على نصف التبن و المحصول، و في المجموع ثلاث أرباع إنتاج الكروم[2]، بالإضافة إلى ذلك فإن الشركات الاستعمارية الكبرى اتبعت هذا المثال، حيث عملت الشركة الجزائرية Société Algerienne التي تحصلت سنة 1869م على100000 هكتار، قامت بتأجير حصتها في منطقة قسنطينة بسعر متوسطه 555 فرنك للهكتار الواحد في السنة الواحدة و هذا ما مثل لها نسبة فائدة كبرى دون أن تعنى بالإنتاج .[3]

إن المستأجرين الأوروبيين كانوا يؤجرون بدورهم الأراضي إلى الخماسين الجزائريين بأسعار باهظة ،و كان الفرق بين الأجرتين حوالي 23.40 فرنك فرنسي .[4]

من السهل إذن أن نفهم لماذا خلال فترة التوضع الاستعماري أي بين 1830 – 1880 م، التي تميزت بسياسة حجز الأراضي و النشاط الاستعماري و إنشاء البنيات التحتية الضرورية ، لم تتبع هذه المرحلة بنى رأسمالية ديناميكية ، بحيث أن الوضع العام للمستعمرة لم يسمح بتشجيع استثمار رأس المال الحر في هذه الفترة.

3- أثر شبكة المواصلات في تطور الإنتاج الزراعي الاستعماري .

إن المرور الحر للأسواق الميتروبولية تم بفضل قانون 1851 م، وتطور سبل الاتصال وأهمها السكك الحديدية في السبعينيات، بالإضافة إلى طريق البحر و نقص أسعار تكاليف النقل، كل هذا فتح الباب لتطور المنتجات الاستعمارية، خاصة نبتة الحلفاء، والقطن وزراعة الكروم و التبغ.

---

[1]YACCONO (Xavier) : les bureaux arabes et l'évolution des genres de vie indigènes dans l'ouest du tell algérois (Dahra, Chélif, Ouarsenis, sersou) tome 1-2 ed larose, Paris 1953, p 384.

[2] AGERON (Ch.) (R.): Les Musulmans Algériens et la France (1871-1919) vol. 1, P. U. F, Paris, 1968, p 387.

[3] Ibid.

[4]NOUSCHI (André): Enquête sur le niveau de vie des populations rurales constantinoises de la conquête jusqu'à 1919, Paris, presse universitaire de France, 1961, p 452.

أصبحت زراعة الحلفاء أساسية بعد 1871 م بسبب وجود حقول واسعة في الهضاب العليا الجزائرية، التي كانت كمصدر مهم لغنى الكثير من الشركات وهذا بتشجيع ما يسمى بالزراعة الصناعية، والتي كانت من وراء التوسع الاستعماري، من بين أهم هذه الصناعات صناعة الورق، إلا أن سعر الخزف الذي كان مرتفعا والذي كان مادة أساسية في صناعة هذه المادة قد أرهق المصانع الأوروبية من ناحية التكلفة، في النصف الثاني من القرن 19م وجدت الصناعة الأوروبية بديلا للمادة الأولية في نبتة الحلفاء ، وكنتيجة لذلك فإن الموارد الجزائرية كانت مضمونة في سوق السلع خاصة في إنجلترا، بسبب التلف الذي لحق بالحقول الإسبانية من جراء الاستغلال المكثف والعشوائي. [1]

و بصفة إجمالية صدرت المستعمرة الفرنسية الجزائرية 592596 طن من 1867–1879 م من الحلفاء، ثم 427404 طن في سنوات 1880–1884 م[2]، صدر ميناء وهران ما بين 55000 و 60000 طن في الفترة ما بين 1873–1876م و 80000 طن في فترة 1880–1881 م، و من 1880–1890م ارتفعت الصادرات ما بين 60000 و 90000 طن.[3]

من وجهة نظر المواصلات، فإن حمى زراعة الحلفاء في منطقة وهران أدت إلى إنشاء عدد من طرق التوغل lignes de pénétration في السبعينيات و الثمانينيات مثل الطريق الرابط بين ميناء أرزيو و مدينة سعيدة و تفرعاته [4]، والطريق الرابط بين ميناء مستغانم ومدينة تيارت وتليلات سيدي بلعباس – رأس الماء [5]، كما أدى إلى تحضير عدة مشاريع للسكك الحديدية منها اقتراح الخط Affreville – بخاري عين وسارة ، وخطوط تلمسان –سبدو – تلمسان و كذا بوغار – الأغوط [6].

---

(1) G.G.A : Etat actuel de l'Algérie, 1877, op cit, p 142.
(2) G. G .C .A : Statistique générale de l'Algérie années 1882-1884, Op Cit, p 222.
(3) أجيرون (شارل روبير): الجزائريون المسلمون وفرنسا 1871–1919، ترجمة. حاج مسعود ، أ بكلي، ج 1، دار الرائد للكتاب، الجزائر، 2007، ص 689.
(4) BERNARD (Maurice Antoine): Les Chemins De Fer Algériens, Thèse pour le Doctorat et Sciences Pollitiques et économiques, Université de Paris, Faculté de Droit, Adolphe Jourdan Editeur, Alger, p 13.
(5) G.G.A ; état actuel de l'Algérie, 1877 , op cit, pp 125 ,126.
(6) DEMONTES (Jean) : L'Algérie, La vie technique, industrielle, agricole et coloniale, numéro spécial hors série, septembre 1922, p 89.

إن القيمة الاقتصادية لطرق التوغل لم تبقى متعلق بنتائج استغلال الحلفاء وتأثيرها على حركة النقل والاستعمار، بل تعدت فوائد هذه الطرق إلى الاحتمال الممكن للوصول إلى السودان.

فعلى العموم فقد شهد القطاع الجنوبي الوهراني الواقع على تخوم معسكر وسعيدة استغلال واسع لمادة الحلفاء على مساحة قدرها 300.000 هكتار، التي يحدها الخط الطولي الذي يمر بقطيفة وغربا بالحدود الإدارية للمحافظة المذكورة آنفا، ولقد منح على شكل امتياز حصري لاستغلال الموارد الطبيعية بما في ذلك خشب الغابات[1]، حيث منحت السلطات الفرنسية للشركة الفرنسية الجزائرية الحق في استغلال نبات الحلفاء الموجودة جنوبي سعيدة وذلك منذ 20 ديسمبر 1873 ، وتكفلت الشركة بمد خط حديدي يربط مدينة أرزيو الساحلية شمالا بمدينة سعيدة جنوبا [2]، كون أن شبكة الطرق المنشأة والمتمثلة في الطريق الرابط بين معسكر تلمسان وهران وسعيدة أرزيو أصبحا عاجزين على تلبية قدرة الإدارة الفرنسية من ضخ وتصدير المادة بكميات كبيرة نحو الأسواق الأوروبية[3] ، ولقد تم إنجاز هذا المشروع من طرف الشركة الجزائرية الفرنسية ضمن آجال قدرت بستة سنوات، وفي 28 سبتمبر 1879م تم بلوغ سعيدة، ثم مددت بسرعة نحو منطقة خلف الله ومصباح بمسافة قدرها (67 كلم) ، بغية إتاحة فرصة استغلال المساحات الزراعية لمادة الحلفاء وتوسيع المدى الزراعي لاستغلال هذه النبتة [4].

أما بالنسبة للتبغ فإن إدخال نبتة التبغ تم في سنة 1843م من طرف المعمرين و زادت زراعته تدريجيا بفضل الجزائريين حتى سنة 1880م، في 1875–1876م كان هناك حوالي 8000 مزارع جزائري و 2000 مزارع أوروبي ينتجون من 50000 إلى

---

[1] قداش (محفوظ) ، صاري (جيلالي)، الجزائر صمود ومقاومات 1830– 1962 ، ترجمة: أوذانيه خليل، د م ج، الجزائر، 2012 ، ص ص 193، 194.

[2] خليفي (عبد القادر) : المقاومة الشعبية للشيخ بوعمامة ، ديوان المطبوعات الجزائرية ، الجزائر ، 2010 ، ص 55–56.

[3] قداش (محفوظ) ، صاري (جيلالي)، المرجع السابق، ص ص 193، 194.

[4] المرجع نفسه، ص 194.

55000 قنطار من التبغ ، يقدم منه الجزائريون حوالي خمس الإنتاج الكلي ، ولكن بعد 1880م نادرا ما تعدى الإنتاج 25000 قنطارا في السنة [1].

وعلى عكس ذلك كانت زراعة الكروم لدى الأوروبيين مزدهرة وعرفت تطورا سريعا في مرحلة ما بعد 1870م، و لم يكن يجلب اليد العاملة الإسبانية و المغربية لسد النقص الموجود في العمال، و اتسعت مساحات مزارع الكروم من 19994 هكتار سنة 1879، إلى 56006 هكتار سنة 1884م، ثم من 103408 هكتار في 1888م إلى 122186 هكتار سنة 1895 م و 154430 هكتار سنة 1900م[2]، في آن واحد ارتفع إنتاج الخمور من 351525 هكتولتر سنة 1879 م إلى 890899 هكتولتر سنة 1884م و 2761178 هكتولتر سنة 1888 م، و ثم من 4131846 هكتولتر في 1895م إلى 56347829 هكتولتر سنة 1900[3]، وهذا يعكس طبيعة الاقتصاد الكولونيالي الذي يركز على تحقيق الأرباح من خلال تطوير إنتاج المحاصيل التجارية.[4]

إن تطور الموانئ و إمكانية الاستغلال الفعلي لشبكة الطرق يفسر لنا زيادة صادرات الخمور، والجدول التالي يوضح ذلك: أنظر الجدول رقم (29)

الجدول رقم (29): جدول تطور صادرات الخمر

السنوات	تصدير الخمر (هكتولتر)	السنوات	تصدير الخمر (هكتولتر)
1875	4.829	1888	1.323.405
1876	4.382	1889	1.642.405
1877	4.121	1890	1.642.551
1878	3.166	1891	2.047.285
1879	10.755	1892	2.793.098
1880	19.094	1893	1.871.281
1881	18.719	1894	2.285.213
1882	18.092	1895	2.946.121

(1) Ministère de l'agriculture , du commerce et des travaux publics : Enquête agricole .Algérie. Alger .Oran .Constantine, imprimerie impériale, Paris, 1870, p 42.

(2) G.G.C.A : Statistique générale de l'Algérie 1882-1884, Op-cit , et voir aussi, Denise Bouche : Histoire de la colonisation Française , flux et reflux , (1815-1962) , T2 , France , fayard , 1994 , p 154 .

(3) AGERON (Ch.) (R.): Les Musulmans Algériens …. ,op cit, p 378.

(4) ROGER (L.) : L'industrialisation de l'Algérie, Imprimerie Officielle, Alger, 1954, p p 101-107.

1883	125.076	1896	3.232.082
1884	149.886	1897	3.810.495
1885	326.866	1898	3.419.552
1886	461.670	1899	
1887	795.402		

Source : LECQ (H) l'Agriculture Algérienne ses productions , Alger – Mustapha , 1900 , p 76.

لقد ظل تطور أراضي الكروم بالجزائر مرتبطا ارتباطا وثيقا بمستوى إنتاج الخمر بفرنسا، ومدى توسع شبكة النقل بمستعمرة الجزائر، وما مدى اتصالها بالأراضي المخصصة لزراعة الكروم، فالسنة السيئة بالنسبة للمحصول الفرنسي من هذا الإنتاج كانت تؤدي بالضرورة إلى ازدهاره بالمستعمرة، وبالتالي تنشيط عملية تصدير الخمور نحو الميتربول بينما تشكل السنة الجيدة أزمة، كما حدث ذلك في 1886 – 1887م، وكذا 1892– 1893 م و 1899–1900 م، أين وضع وفرة المحصول الفرنسي منتجي الخمور بالمستعمرة في وضع حرج ، حيث مثلت هذه الأزمات مرحلة انخفاض نسبة الصادرات (188730 هل في 1877 م و 1857563 هل في سنة 1893م) وكذا تدهور الأسعار بالمستعمرة .[1]

بفضل توفر طرق المواصلات و الأسواق في الميتروبول، فإن إنتاج الخمور حول بنية الاقتصاد الأوروبي لكن دون تحقيق فائدة للزراعة الجزائرية، و في حقيقة الأمر أن تطوره و انتشاره أبعد من حدود التوسع الاستعماري من خلال زيادة مساحة الأراضي المنزوعة الملكية و تشغيل اليد العاملة الجزائرية .

وفي إشارة إلى الإمكانيات الزراعية التي يتمتع بها إقليم الزيبان نوه كارات " منظر السياسة الفرنسية وأحد صناعها " بوجوب استغلال الطاقة الزراعية من منتوج الزيتون التي يتكاثر وجودها في السفوح الجبلية لكتلة الأوراس الوسطى ، وهذا بمنطقة الخنقة ومناطق قبائل النمامشة ، وأنه يجب أن يكون هناك تبادل نفعي محسوس بين التل والواحات ، وفي ذلك إشارة إلى تمديد الطريق الشرقي الذي يربط قسنطينة ببسكرة إلى غاية خنشلة مرورا بسيدي عقبة والخنقة ، وهذا لتشجيع هذه الزراعة واستغلالها وذلك

(1) ALAIN (Sainte –Marie) : La crise de 1900-1902 en Algérie , simple crise agricole , in Cahiers Méditerranée , Nice, 1977 , pp 169- 182.

لكونها أساس نجاح تجارة الزيت الذي أشاد بجودته وانه منافس لزيت تونس وبجاية والقبائل الكبرى ، وأوصى بمد الطريق الرابط بين بسكرة والواد وهذا من أجل تسويقه داخل الأراضي التونسية، وفي هذا السياق أكد كارات بضرورة العناية بالمواصلات بين بجاية وسطيف وتيزي وزو والعاصمة، وهذا للاستفادة من طاقة نبتة الزيتون زراعيا وتجاريا، مؤكدا أن مستعمرة الجزائر تتمتع بطاقة كبيرة زراعية لنبتة الزيتون ، قد تصل أقصى حدودها التجارية إلى مرسيليا شمالا وبها تدخل السوق الأوربية والى بلدان السودان الغربي جنوبا [1].

رغم زيادة طول الطرقات من خلال الأشغال المستمرة ، فإن حركة التجارة الأساسية من المناطق المنتجة نحو الموانئ لم تتطور إلا بتطور وامتداد شبكة الطرقات، و رغم التحسينات التي جرت على الطرق إلا أن غياب التقدم التقني لوضعية الطرقات أصبح من الصعب إنقاص تكاليف نقل السلع، و لقد تم إدخال أخفض الأسعار منذ عام 1864م على خط العاصمة – البليدة الحديدي بغرض إبعاد منافسة النقل بالعربات التي كانت تنقل نسب تجارية كبيرة من العنب بين متيجة ساحة العاصمة و مينائها .[2]

كما أثر نقص شبكة المواصلات في بعض المناطق الزراعية على نمو منسوب الإنتاج الإجمالي للمحصول الزراعي، وعلى مردودية الأراضي الفلاحية ، على الرغم من خصوبتها وجودتها، هذا لأن المزارعين الأوربيين لم يجدوا طريقة لتسويق منتوجاتهم الفلاحية، ففي مليانة اشتكى المزارعون الأوربيون من تراجع محصول التبغ، بفعل تأخر فتح الطريق الرابط بين مليانة – الجزائر، وبذلك صعوبة نقل إنتاجهم إلى الجزائر، لبيعه للغرفة الفلاحية الفرنسية.[3]

وفي دورة 1858م اقترح المستوطنون الأوربيون لمدينة الشلف على المجلس العام على أن يزودو المنطقة بسد المياه والري، وشبكة طرقات ريفية (chemins vicinaux) وأخرى ذات اتصالات كبرى (grande communication) مع خلق هيئة مالية تعمل

---

(1) CARETTE (E) , du commece de l'Algérie avec l'Afrique central et les étates Barbaresques Réponse à la note de M. Jules de Lasteyrie, députe, membre de la commission des credits supplementaires, sur le commerce du Soudan, A. Guyot , . Paris ,1844 , p29 -30.

(2) A.N.O.M, AQ77 134/136, PLM : Conseil d'administration 28 Avril 1864, Archives des compagnie des chemins de fer Algeriens 1860-1863.

(3) Ministère de l'agriculture, Op-cit, p 42.

على تدعيم الفلاحين بقروض لدفع عجلة الإنتاج، حيث ركز المطالبون على أن توفير هذه الشروط الثلاث وهي : السد والنقل والتدعيم المالي، من أساسيات نجاح المستقبل الزراعي في مستعمرة شلف.[1]

وفي مدينة العلمة في الشرق الجزائري ، يشتكي سكان قرية (سان بيير Saint-Pierre) و (سان بول Saint –Paul)، على أن هذين القريتين اللتان تم تأسيسهم على عهد الجنرال راندون ، قد توضع في مكان غير مدروس لم يخضع للدراسة من طرف أعوان الهندسة، فكلا القريتين تعاني العزلة لانعدام روابط النقل وتراجع الإنتاج الزراعي لسبب رداءة خصوبة الأرض ونقص المياه، فسكان القريتين الأوربيتين يقترحون تزويد القرية بسدود صغرى للري وفك عزلتهم بإنشاء شبكة طرق تربطهم بمنطقة الفندوك وهذا بواسطة فتح طريق في سفوح الأطلس الذي يربطهم بمستوطنة الفندوك Fendouk.[2].

إضافة إلى هذا فلقد ظل أصحاب المواشي الجزائريون يفضلون نقل مواشيهم عن طريق الطرق بدل السكة الحديدية، وكان هذا الاختيار من بين أشكال التنافس للنقل البري (الطرق والسكك الحديدية)، والذي يعود سببه إلى أسعار النقل وعادات وتقاليد الأهالي الجزائيين، فمثلا استمر نقل قطعان هذه الماشية عن طريق الطرقات البرية إلى غاية 1869م بسب فشل السكك الحديدية في تغيير عادات أصحاب الماشية الجزائريين الذين كانوا يجهلون الدور الحضاري لهذه الوسيلة بسبب حداثتها[3]، ورغم تكاليفها فإن السكك الحديدية لم تكن لها القدرة التنافسية في بعض الأحيان، خاصة إذا تعلق الأمر بالمسافات القصيرة، كما كان الحال في خط سانية –تيموشنت، الوضع الجديد للطرق وكذا التنظيم الجيد للنقل عبر شبكة الطرق في حالات التنقل القصير، فإن إضافة تكاليف أخرى زيادة على التكاليف الأساسية المتعلقة بالسكك الحديدية مثل ارتفاع أسعار خدمات النقل ، وصعوبة الشحن والتفريغ منها، قد تشكل عبئا ماليا على المستعملين، و في مثل هذه الحالة أي التنقل ما بين المزارع و الأسواق أو المطاحن ظل استعمال الطرق مفضلا[4] ، لوحظ في غرفة التجارة للعاصمة أنه حتى 1875 م نادرا

---

(1) Ibid.
(2) Ministère de l’agriculture …, Ibid., p 56
(3) BELKACEMI (BOUALAM) : French railways in Algeria, 1850-1900 : A contribution to the study of colonial history. PhD thesis, University of East Anglia, 1984, p 268.
(4) Ibid, p 269.

ما كان مزارعو متيجة يستعملون القطار لنقل الحبوب إلى مطاحن البليدة بوفاريك أو العاصمة، بسبب بطء و تكاليف الوصول إلى المحطة، التحميل أو التفريغ و من ثم النقل إلى الوجهة، كل هذا كان يتغلب على سرعة النقل بالقطار ، كما أن التكاليف قد خفت بالمقارنة مع النقل بالطرق. [1]

رغم منافسة السكك الحديدية للطريق فإن حركة النقل على شبكة الطرق نمت بانتظام، هذا النمو كان بسبب ارتفاع الصادرات نحو فرنسا و الواردات عبر الموانئ التي شكلت روابط بين الطريق والباخرة ومعظم الأسواق الكولونيالية. [2]

إن زيادة حجم العائدات بين 1880–1886 م رغم توسع شبكة الطرق لم يكن بسبب الازدهار المفاجئ للمستعمرة كما قد توحي الإحصائيات بذلك ، إنما بسبب ارتفاع الصادرات التي بلغت قيمتها من 210 مليون سنة 1878 م إلى أكثر من 4000 مليون فرنك سنة 1882م، ثم بعد ذلك وصلت التجارة العامة إلى قيمة 561 مليون فرنك في نفس السنة، وكانت هذه الحركة غير العادية هي التي حافظت على العائدات في حوالي 10000 فرنك /كم بعد 1886م . لم تحتفظ التجارة الخارجية بنفس الارتباط مع تطور النقل على الطرقات و هذا ما أدى إلى انخفاض العائدات لكل كيلومتر. [3]

إن الحركة الأساسية للنقل كانت تمثلها تنقلات المسافرين، كما شكلت الحبوب ثاني مصدر مهم لحركة النقل عن طريق شبكة الطرقات، و كان لها أهمية خاصة بسبب حركة المنتجين التجار و الماشية خاصة في بلد يعيش أساسا من الزراعة.

إن حجم الحركة عبر السكك الحديدية هي الأخرى كان مرتبطا أساسا بأهمية الإنتاج الزراعي و خاصة الحبوب، عندما يكون المحصول جيدا فإن حجم التنقلات يزيد نتيجة لذلك، و كانت الحركة تصل إلى قمتها بين أكتوبر و مارس، و ترتفع التنقلات في العام الموالي، كما كان الحال سنة 1885م، أين كان المحصول جيدا في العام السابق (حوالي 20 مليون قنطار من القمح و الشعير)، ارتفع حجم الحبوب المنقولة عبر السكك الحديدية رغم إنتاج زراعي متوسط في ذلك العام، ارتفعت الكميات المنقولة عبر

---

(1) BELKACEMI (BOUALAM), Op-cit, p269 .

(2) COURAU (Jean) : Les Chemins de fer de l'Algérie-Tunisie : leur état actuel, leur histoire et leur avenir, Vol.1, J. Michelet, Paris, 1891, p p 160 -161.

(3) BELKACEMI,(BOUALAM), Op-cit, p 271.

الطريق إلى 5888220 قنطار، وهذا يشكل أكثر من ربع الإنتاج الكلي، و تضاعفت كمية الحبوب المنقولة بالطريق سنة 1883م ثم سنة 1886م ، حيث تم نقل أكثر من ثلث محصول 1885 م (5424700 قنطار من مجموع 15695549 قنطار) [1]

إن اتجاه حركة الحبوب عبر الطريق خلال هذه الفترة، كان يتم من المناطق المنتجة نحو الموانئ ، فالمجلس العام للعاصمة لاحظ أنه في سنة 1877 م و بسبب بنية التجارة، أن نسبة استخدام الطريق من الموانئ نحو المستعمرة مثلت 80 % أو أكثر خلال سنتي 1875 و 1876م [2]، كما كانت هذه النسبة تتراجع بفعل سوء المحصول للمستعمرة، بحيث أن كميات كبيرة من الحبوب كانت تستورد من أجل الاستهلاك والزراعة، ففي سنة 1897 م كان محصول الحبوب ضعيفا وأدى إلى استيراد كميات كبيرة، إذ بلغت نسبة استيراد الشعير أدنى حد لها بقيمة 7.5 مليون فرنك فرنسي ثم ارتفعت إلى 11200000 فرنك سنة 1898 م [3]، و بالتالي فقد كانت شبكة الطرق قي خدمة المستعمرة في حالة حسن أو سوء المحاصيل، بحيث كانت الحركة تزيد بفضل الحاجة إلى تصدير فائض الإنتاج أو استيراد بعض الحاجيات.

---

(1) Ibid, p 272.
(2)COURAU (Jean) : Les Chemins de fer , op cit , p 160-161.
(3) BELKACEMI, (BOUALAM,) Op-cit, p 272.

الفصل الثاني:

شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر

وأثرها في القطاع الصناعي.

تكون الصناعة في بلد كولونيالي جنينية ، وتتعلق من جهة بنشاطات استخراج المواد المنجمية التي يجري نقلها نحو المرافئ القريبة من مراكز استغلالها، ومن جهة ثانية بالنشاطات الموجهة إلى سد الحاجات الأولية للسكان المحليين، لاسيما ما يتعلق بالاستهلاك والإيواء، تتركز النشاطات الأولى قرب المناجم حيث تتوفر بعض الوظائف للسكان المحليين، وترتبط بشكل وثيق بالميناء القريب بواسطة خطوط سكك الحديد أو الطرق التي تم وضعها خصيصا لكي تهتم بتصدير المواد المعدنية الخام نحو أوربا، أما الثانية فترتبط مباشرة بالإنتاج الزراعي (مطاحن، زيوت ، تبغ)، أو هي تنشأ على قاعدة ريع النقل والشحن، أي كل النشاطات التي يعاد تحويلها قبل التصدير أو بعد الاستيراد بهدف التقليل من مصاريف النقل البحري ، كما يجب الانتباه أيضا إلى أهمية التجارة نظرا لطبيعة النشاطات التي ترتبط بها ارتباطا تاما[1]

1- الصناعة في الجزائر:

لقد ضم الاقتصاد الجزائري التقليدي جزءا صغيرا للصناعة الحرفية، وكان إنتاجه يتضمن الألبسة الصوفية، الزرابي، الأسلحة، الجلود والبرانيس ، حيث كان سكان جبال القل يصنعون البارود والفولاذ، وصناعة البنادق والسيوف بالإضافة إلى صناعات أخرى مرتبطة بالثروات الطبيعة غير المعدنية أو الحيوانية كالصناعات الخشبية، تحضير الفحم، صناعة السفن، والصناعة الجلدية كالسروج والأحزمة والأحذية الجلدية والأقمشة [2]، والملاحظ وجود تجمع واضح للنشاطات الرئيسية في القطاع الأسفل من مدينة الجزائر ولا سيما على طول محور باب عزون أو الأنهج المتصلة به وملتقى شارع باب الجزيرة (البحرية) بشارع باب عزون فقد احتوى كل منهما على مهنة تختص بشارع أو سوق ينسب إليها مثل الأسواق والشوارع التي تركزت فيها الحرف الصناعية سوق الحديد وسوق الخشية وسوق الغزل وسوق الحرايرية وسوق اللوح وسوق جشاقماجية"صانعي البنادق " سوق السمارين وسوق الفخارين وسوق العطارين وسوق الفضة وسوق الخبازين وسوق النجارين وزنقة الرصايصية وزنقة المسايسية"الأساور "، وزنقة الصاغة وزنقة النحاسين

---

(1) عدي (الهواري) ، المرجع السابق ، ص 160

(2) قشاعي (فلة): النظام الريفي بالريف القسنطيني أواخر العهد العثماني 1771-1837 ، رسالة ماجستر في التاريخ الحديث ، جامعة الجزائر ، 1989-1900، ص16-17.

وزنقة الذوادة" الخيوط المذهبة، "وزنقة الفراغية" الأغلاق"، وزنقة البشامقية" نوع من الأحذية، "وزنقة الدباغين وزنقة الذوابين وزنقة الخراطين وزنقة الشواشية" القلانس "، وزنقة البلاغجية. [1]

وكانت قسنطينة –عاصمة البايلك– مركزًا هامًا لهذه الصناعات التقليدية حيث عرفت تطورا من حيث الكمية والنوعية، كذلك وجد في قسنطينة صناعات أخرى كالصناعات الحديدية والخشبية، كما كان قطاع الصناعة التقليدية يُشغل قلة من السكان في المدن ويمثل مداخيل إضافية للعديد من الجماعات[2].

قبل الاستعمار كان الحرفيون يتجمعون ضمن فرق بقوانين و بنيات محددة لا تترك مجالا للتطوير التقني، وفي العقود الأولى من عمر الاحتلال الفرنسي في الجزائر وجد الجزائريون أنفسهم يبتعدون عن هذه الوظيفة بسبب فقدان زبائنهم التقليديين، ونقص رؤوس الأموال الضرورية لإدخال تطويرات على صناعتهم بغرض مجابهة المنافسة الأوروبية.

وبحلول عهد الإمبراطورية الثانية اختفى الحرفيون الذين لم يقاوموا التيار الرأسمالي، لكن رغم ذلك بقي بعض الإنتاج الحرفي لدى بعض العائلات تقوم به النساء في المنازل غالبا[3].

وفي فترة ما بعد 1870م وصلت الأزمة إلى حرفيي المدن عدا بعض المدن التي كان لها أصول تاريخية في الحرفة التقليدية المحلية، مثل: ندرومة، تلمسان و قسنطينة، إلا أنها لم تستثنى من هذه الظاهرة إذ لاحظ Paul Bourde سنة 1880م غياب بعض الصناعات التقليدية فيها مثل : صناعة الأحذية و الحياكة، التي يبدو أنها تراجعت إلى المنازل، على عكس القبائل الكبرى التي كانت محمية بفعل تعقد تضاريسها، التي لم تسمح لشبكة الاتصال بالوصول لها حيث كان هذا العامل من الأسباب التي أدت إلى صمود الصناعة المحلية والتقليدية في وجه التقنية والصناعة الكولونيالية، التي كانت

---

[1] سعيدوني (ناصر الدين) ، المرجع السابق، ص62 .

[2] MERCIER (E): Constantine aniant la conquête française, in R.S.A.C, T.XIX, 1878, pp 50-51.

[3] AGÉRON (CH. R) :Les Musulmans Algériens … ,op cit. , p 387.

مطلبا للسوق الداخلية بإلحاح، كبعض الصناعات الغذائية، أو التي كان يتطّلبها الاقتصاد الكولونيالي مثل مواد البناء أو ورش تصليح الآلات الميكانيكية من وسائل النقل و العتاد الفلاحي. (1)

ومما يجدر بالذكر أنه كان لعامل النقل دور كبير في تطور الصناعة الكولونيالية حيث عمل ارتفاع تكاليف النقل بواسطة شبكة السكك الحديدية على تشجيع حركة الصناعة المحلية في الجزائر وفي هذا النطاق يشير ف. ديمون: " منذ 1919، أدى ارتفاع نسبة تكاليف الشحن والنقل الحديدي إلى ميلاد تصنيع محلي لقسم من إنتاج الفلين ".(2)

وبذلك قد شكل ريع الشحن عنصرا مشجعا لتأسيس العديد من النشاطات الصناعية،حيث كان ارتفاع كلفة النقل من العناصر الرئيسية التي أدت إلى ظهور: إنتاج الكلس، البلاط، الآجر والقرميد، الأسلاك والصفائح الحديدية، تحويل الفلين، والجلود والرخام ، ومما يلاحظ بوجه عام فإن الصناعات المحلية سواء الكولونيالية أو التقليدية للأهالي لاتشكل منافسة أو تهديدا للصناعة الأوربية في الجزائر وهذا لكونها لا تتعدى إلا أن تكون بعض التحويلات للمواد النباتية أو الحيوانية أو المعدنية الخاصة بالمستعمرة(3)

2 – الصناعة الزراعية:

لقد شكلت ضرورة إيجاد أسواق عالمية ترويجية لمنتجات مستعمرة الجزائر أولوية من أولويات الإدارة الاستعمارية، كما كانت تعتبر الاحتياجات الجديدة للصناعة الأوروبية في بداية النصف الثاني من القرن التاسع عشر، دافع للبحث عن المادة الأولية الضرورية وخاصة إذا ما علمنا أن مواردها الطبيعية من هذه المادة أصبحت نادرة ومكلفة وهذا إن وجدت، فلقد وجدت الإدارة الاستعمارية في الزراعة ضالتها وهذا بتوفير هذه المادة

---

(1) CELIER (Charles): Industrialisation de l’Afrique du nord, Librairie Armand Colin, Paris, 1952, p 234.

(2) عدي (الهواري) ، المرجع السابق، ص.162

(3) عدي (الهواري) ، المرجع السابق.

للمصانع الأوروبية،[1] ولعل من أهم هذه المصادر الزراعية التي كانت تشكل أساساً للصناعة الأوروبية:

2-1- مادة الحلفاء:

بعد أن أصبحت مادة القش والخراق البالية تعطي مادة ورقية رديئة، وجدت الصناعة الأوربية بديلا لها منذ بداية العشرية السادسة من القرن التاسع عشر، وهذا في النتائج الإيجابية التي جاءت بها مادة الحلفاء كمورد طبيعي بديل في إنتاج مادة ورقية جيدة وبأقل تكلفة [2] ، بحيث كانت تكلف مادة الحلفاء بريطانيا كأكبر سوق ومصنع في أوروبا لمادة الورق عشر فرنكات للكيلو غرام الواحد، وفي فرنسا أربعة عشر فرنك للكيلو غرام الواحد في حين كانت مادة الأشنان (وهي مادة نباتية تدخل في صناعة الورق) تكلف بريطانيا حوالي ثلاثة وعشرون فرنك للكيلو غرام الواحد، و فرنسا ثلاثين فرنك فرنسي للكيلو غرام الواحد، الأمر الذي شجعه إلى تصدير كميات ضخمة قدرت بحوالي مئتي ألف طن من أصل مئتين وخمسين ألف طن من مادة الحلفاء إلى مهد الثورة الصناعية[3] فبهذا الشكل ضمنت الموارد الطبيعية أسواقا ترويجية كبيرة خاصة إذا ماعلمنا أن المنافس الرئيسي في إنتاج مادة الحلفاء والمتمثل في إسبانيا كان في فترة تراجع وتناقص، وهذا بفعل تلف مزارع الحلفاء نتيجة للاقتلاع الفوضوي والعشوائي لهذه النبتة حيث انخفضت صادراتها نحو فرنسا وبريطانيا من تسعين ألف طن سنة 1868 م إلى خمسة وأربعين ألف طن سنة 1888 م أي تراجع بنسبة 50 % [4].

يمتد هذا النبات الطبيعي في الجزائر إلى مساحة هامة تصل إلى 3.975.307 ه منها 777.770 ه تقع ضمن المساحات الغابية، ويتوفر الجزء الأكبر منها في الهضاب العليا والسهوب في جنوب عمالة وهران على مساحة 1.291.181 ه، وفي عمالة

---

[1] Chambre des députes , discours Jules Ferry , 28 Juillet 1885 .

[2] CHARRIER(F.-R.-Ant) : l'Alfa des Hauts Plateaux de l'Algerie, 2éme Éd, Bouyer, Alger, 1873, p 4 .

[3] قداش (محفوظ) ، صاري (جيلالي)،: المرجع السابق، ص 192.

[4] المرجع نفسه .

الجزائر 315.863 هـ، وفي عمالة قسنطينة 590.116 هـ، وفي إقليم الجنوب 1.775.147 هـ .[1]

لقد كانت المقاطعة الوهرانية تحتوي على جو و أرضية ملائمة لنمو هذه النبتة إذ تعتبر من أحسن وأجود المنطاق للنمو الطبيعي لهذه النبتة [2]، مما أدى بالإدارة الفرنسية إلى تشجيع الشركات الأوروبية لفتح ورشات إنتاجية ومحاولة استصلاح مساحات شاسعة من الأراضي الزراعية، لتشجيع الاستثمار في مادة الحلفاء خاصة في المناطق الواقعة جنوب الخط الذي كان يشمل كل من منطقة سبدو وسعيدة وفرندة [3]، فهي مناطق تتوفر على مساحات كبرى صالحة للاستثمار الزراعي لهذه المادة، ومع ذلك فقد بقي منتوج هذه المناطق مرهونا بإقامة شبكة مواصلات كبرى تربطها بالموانئ التي تعتبر مراكز تمويل المصانع الأوروبية [4] .

وضمن هذا السياق شرعت الإدارة الفرنسية في إنجاز خط حديدي يربط الورشات المخصصة لإنتاج الحلفاء الواقعة بسعيدة بميناء أرزيو[5] (أنظر الملحق رقم 23) أين منحت أشغال هذا الطريق الحديدي إلى الشركة الفرنسية الجزائرية (FRANCOALGÉRIENNE) ، وهذا بموجب الاتفاقية المبرمة بتاريخ 20 ديسمبر 1873م والمعدلة باتفاقية 16 مارس 1874 م، حيث حصلت الشركة الفرنسية الجزائرية على الحق الحصري لاستغلال حوالي ثلاثمائة ألف هكتار في منطقة مقاطعة معسكر[6] ، في مقابل ذلك فلقد التزمت الشركة بشق شبكة المواصلات بين سعيدة وأرزيو في مدة لا تزيد عن ستة سنوات، ودون دعم مالي مع حق استغلال الثروات الطبيعية للمنطقة خاصة منها مادة الخشب، التي كانت تستعملها في أشغال شق الطريق الحديدي سعيدة – أرزيو ، وفي المدة المحددة وصلت أشغال المواصلات إلى مشارف سعيدة ليتم

---

[1] CHARRIER : op cit, p p 8-12.

[2] MONTESSUS DE BALLORE (Henry de); Alfa et Papier d'Alfa avec Planches Photomicrographique , H.Dunod et E. Piant , éditeurs , Paris , 1909 , p 08
[3] Ibid, p 07.

[4] قداش (محفوظ)، صاري (جيلالي): المرجع السابق، ص 192.

[5] CONTEJEAN (Charles) : Le mer de l'Alfa, Nots de Voyage , s.n. d , 1886 , p 9-10 .

[6] SAUTAYRA (E.): Législation de l'Algérie (lois , ordonnances, décrets et arretés) , 2ème Ed. , Maisonneuve et Cie libraires –édition , 1883, p 74.

تمديدها إلى منطقة خلف الله 67 كلم يوم 28 سبتمبر 1879 م، وكل هذا من أجل التعجيل في استغلال مادة الحلفاء وتزويد الأسواق الأوروبية بها [1]، ويظهر اهتمام الإدارة الفرنسية بتشجيع استغلال هذه النبتة ما جاء على لسان حاكمها العام السيد بليشي Bleicher إذ يقول: "بأن نبات الحلفاء مغري وجاذب للشركات الرأسمالية"، كما يذكر أردوين دي مازت Ardouin Dumazat "بأن تواجد هذا النبات بمناطق الهضاب العليا بالجزائر شبيه بالقطن في أمريكا والأرز في جنوب شرق آسيا".[2]

وبفضل الخطوط المنشأة تمكنت الشركة الفرنسية الجزائرية من تحقيق صادرات ضخمة من نبات الحلفاء، حيث قدرت خلال الثلاثي الأول أي ما بين 1879م و1881م تصدير حوالي 224000 طن، بلغ نصيب ما توجه نحو إنجلترا 162862 طن و39092 طن و39092 طن لإسبانيا، بينما فرنسا لم تتحصل سوى على 8243 طن بسبب عدم توفرها على مصانع تحويل الحلفاء. [3]

وقد شهد إنتاج الشركة ارتفاعا محسوسا خلال الثلاثي الثاني أي ما بين 1882-1884م ليصل إلى نحو 266336 طن، وقدرت صادراتها نحو انجلترا بـ 217402 طن باعتبار بريطانيا الدولة الرائدة آنذاك في الصناعة الورقية وتحويل الحلفاء وإدخالها في العديد من الصناعات الأخرى.[4]

وتتوزع مناطق الإنتاج الأساسية في خمس مناطق رئيسية وهي مرتبطة ارتباطا وثيقا بنقاط التصدير وشبكة المواصلات وهي:

- سهل الغور بالقرب من سبدو حيث يوجه الإنتاج إلى تلمسان على الطريق الرابط بين سبدو وتلمسان

- سهل الحمام بالقرب من الضاية ، حيث يسير الإنتاج من سيدي بلعباس و يوجه إلى وهران، وهذا بواسطة الطريق الذي يربط منطقة الضاية بلعباس تلمسان ووهران، والذي دعم فيما بعد بالخط الحديدي تليلات وهران .

---

(1)SAUTAYRA (E.): : Op-cit, p 74.

(2)ARDOUIN DU MAZE (M), op cit , p71.

(3) LEROY (Paul) et BEAULIEU : Op-cit, p 187 .

(4) Ibid.

- بالقرب من سعيدة ويوجه الإنتاج إلى أرزيو، والذي سبق والإشارة إليه
- ونفس الأمر بالنسبة لمنطقة جنوب تيارت، الذي كانت تنقل منتجاته من هذه المادة نحو ميناء الجزائر، وهذا عن طريق شق وتعبيد الطريق بين تيارت غليزان الجزائر هذا بالإضافة إلى الطريق الأوسط الذي كان ينقل المنتوج من الجلفة إلى جنوب ثنية الحد وبوغار ، والذي كان يوجه إلى العفرون وأفرفيل (خميس مليانة).

ويجب الإشارة في هذه النقاط أن الكميات الضخمة من هذا المنتوج التي كانت مهمة بالنسبة للأسواق الأوربية ، فرضت على الإدارة الفرنسية إلى زرع شبكة من السكة الحديدية في آجال خيالية، كل هذا لتضمن النقل بكميات ضخمة. [1]

فعلى العموم لقد كان مينائي القطاع الوهراني يستمدا نشاطهما التجاري من المنطقة السهبية الجنوبية لعمالة وهران، وهذا بواسطة شبكات الطرق المعبدة وخطوط السكة الحديدية، التي عمدت الإدارة الفرنسية على نشرها في المنطقة لبسط نفوذها وسيطرتها على الموارد الطبيعية للمنطقة، وخاصة منها الثروة الحيوانية، والأراضي الرعوية الشاسعة، التي كانت تستغلها قبائل البدو والرحل لمنطقة الجنوب الوهراني، وكذا مزارع الحلفاء التي كانت الميزة الغالبة لأراضي جنوب الغرب الوهراني، وبذلك كان استغلال الشركات الفرنسية والكولون لهاتين الثروتين الوطنيتين، ضربة اقتصادية موجهة للاقتصاد التقليدي لأهالي المنطقة، الذي كان يمثل لهم نظام إيعاشي يشكل مصدر قوتهم ووحدتهم القبائلية.[2]

إضافة لذلك الاستغلال البشع لمنطقة الجنوب الوهراني، فلقد عرفت الزراعة الجزائرية استحداثات فرنسية، غيّرت التوازنات الإيعاشية التقليدية التي عمد الشعب الجزائري والنظام التركي على إرساءها، حيث عملت الإدارة الفرنسية على إدخال مزروعات دخيلة تمثلت في المزروعات المدارية، وكذا زراعة الكروم، وهذا عن طريق الاستحواذ التدريجي لأراضي الفلاحين الجزائريين، والعمل على تثبيت فيها القرى الاستيطانية الزراعية الكولونيالية، مما عاد سلبا على نظام (اقتصاد الإعالة) للريفيين

---

(1) KADDACHE (M.) et SARI (Djilali) : l'Algérie dans l'Histoire , O.P.U.E.N.L, Alger, 1989, p 171-172.

(2) قداش (محفوظ) و صاري (جيلالي): المرجع السابق، ص 196.

وقد رافق ذلك تهميش زراعة الحبوب، التي لم تشهد تجديد على مستوى الملكيات المستحوذ عليها، لقد علّق الاستعمار الفرنسي آمال كبيرة على المزروعات الصناعية حيث شهدت الأراضي الجزائرية مساحات شاسعة لزراعة التبغ والقطن، والكروم والتي كانت توجه منتوجاتها إلى حاجيات المصانع الأوروبية: [1]

2 – 2- التبغ:

تعتبر زراعة نبتة التبغ في الجزائر من الزراعات القديمة فيها حيث مارسها الأهالي في العهد التركي إلا أنها لم تكن من الزراعات المنتشرة بكثرة وهذا لكونها لا تدخل في أساسيات الإستهلاك المحلي[2]، ولقد شجعت الإدارة الفرنسية على زراعة التبغ والقطن ودعمتها بشدة، حيث أصبحت زراعة التبغ، رفقة المحاصيل التجارية الأخرى كالكروم هي الزراعة الرئيسية التي عوضت زراعة القمح بالجزائر، كون أن الفلاح الأوربي أصبح يستثمر فائدته في مشاريع جديدة، ويقترض باستمرار من أجل أن يربح أكثر [3] ، حيث ورد على لسان أحد ضباط المكاتب العربية أن السيطرة على المجال الزراعي للأهالي لايتم إلا بتشجيع زراعة القطن والكروم والتبغ كون هذه الزراعات تشكل العصب الحي وغنى ومفخرة الاقتصاد الكولونيالي في الجزائر إذ شكل الاهتمام بهذه الزراعات إحدى الأهداف الرئيسية التي أوكلت إلى المكاتب العربية أينما تواجدت سواء في المدن أو المناطق العربية الأهلية (العسكرية) [4] ويدخل تزويد المتروبول بهذه المواد الزراعية ضمن تدعيم السوق الفرنسية، وكما هو الشأن بالنسبة للمواد الأولية للصناعة الاستخراجية، أي أن الهدف لم يكن المقصود منه تشجيع التجارة بين الجزائر وفرنسا إنما هو ربط اقتصاد المستعمرة بالمتروبول على شاكلة ما فعله الانجليز في اقتصاد الأراضي الأمريكية. [5]

---

(1) قداش (محفوظ) و صاري (جيلالي): المرجع السابق، ص ص199-200.

(2) SERDA (Joseph): La culture du tabac en Algérie, Revue internationale des produits coloniaux. 1931/07-1931/08, p 435.

(3) LEROY (EMILE) : Une lettre de M.le Maréchal Bugeaud au sujet du rapport de M. Ch. Dupin du 15 février 1850, sur l’Algérie avec note glose et commentaire, imp Douai, Adam D’Aubers, 1850, p 13-14.

(4) FOUCHER (Victor): Bureau Arabes en Algerie, librairie international de l’agriculture et de la colonisation, paris,1858, p34.

(5)LEROY (EMILE): Op-cit, p 09.

وبناء على ماتقدم فقد نشطت زراعة التبغ بعد أن اهتمت بها الحكومة الفرنسية بداية من 1843م، حيث جاء تصريح وزارة المالية الفرنسية في محضر 20 جانفي 1844م ينص على " إن الجزائر مؤهلة لإنتاج محاصيل جيدة من التبغ بشرط استغلال التربة والمناخ "، فكان ذلك إيذانا بميلاد عهد جديد لبعث زراعة التبغ بالجزائر المحتلة.[1]

ولقد اتبعت الإدارة الفرنسية من أجل إنجاح زراعة التبغ في الجزائر وضمان نقله إلى أسواق الميتروبول سياسة مقصودة بحيث جعلت من المناطق المزروعة بالتبغ قريبة من الطرق التي تربطها بالموانئ الرئيسية للمستعمرة: وهران، الجزائر، فيليب فيل، ففي محافظة الجزائر مثلا تم زراعة التبغ في القرية الاستيطانية التي أقيمت بموزاية، والتي كانت تبعد عن البليدة بـ12كلم، حيث يتوجه منها الإنتاج نحو ميناء العاصمة بواسطة الطريق الرابط بين البليدة والجزائر، وفي نفس الضواحي نجد قرية العفرون التي تعتبر من قرى الأهالي الجزائريين، وتبعد عن البليدة بـ19كلم، أين يعرف إنتاجها من التبغ نفس الوجهة نحو ميناء الجزائر، كما كان في منطقة بوركيكة التي تعد من القرى الاستيطانية التي عرفت استغلال واسع لزراعة التبغ، وكان يوجه نحو البليدة ثم إلى الجزائر بواسطة الطريق بوركيكة والبليدة 24 كلم، ثم البليدة العاصمة 50كلم، كما تم زراعة التبغ بقرية الشفة المتواجدة بمضيق الشفة، وهو أحد أهم امتدادات شبكة الطرق التي تربط المدية بالعاصمة، التي كان بواسطتها ينقل منتوج التبغ نحو مدينة الجزائر وميناؤها. [2]

وفي المقابل فلقد اشتكى المزارعون الأوروبيون في منطقة مليانة من تراجع محصول التبغ، بفعل تأخر فتح الطريق الرابط بين مليانة – الجزائر، وبذلك صعوبة نقل إنتاجهم إلى الجزائر، لبيعه للغرفة الفلاحية الفرنسية.[3]

3- الصناعة الاستخراجية:

لقد ظلت صناعة الخامات المعدنية وخاصة الحديد قوام الحضارة الحالية، بحيث تعتبر الدول التي استطاعت أن تصل إلى مراحل استخراجها وتحويلها، قد قطعت شوطا كبيرا نحو الرقي الصناعي والاقتصادي، فحال الصناعات الإستخراجية في مستعمرة

---

[1] LEROY (EMILE): Op-cit. p 208.

[2] Ministère de la Guerre , T.E.F , 1854-1855 , op cit , p p218- 219

[3] Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics : Enquête agricole, Op-cit, p 42

الجزائر فهي لا تتعدى أن تقتصر على استخراج الثروات الباطنية المعدنية (الحديد، الفوسفات، الفحم ،...)، وعليه فإن الاستعمار الفرنسي لم يعمل على إيجاد قاعدة صناعية تحويلية في الجزائر، حيث اقتصر الاقتصاد الكولونيالي على نقل وتصدير الثروات الباطنية نحو الميتروبول، الأمر الذي اضطره إلى شق شبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية ذات أهداف صناعية. [1]

وتعتبر الثروة المعدنية في الجزائر من الظواهر الطبيعية لافتة للنظر، فحسب الملاحظات التي قدمها السيد Garella إلى أكاديمية العلوم فإن المحافظات الثلاث للجزائر (الجزائر، وهران ، قسنطينة) تزخر بكميات هائلة من الحديد والنحاس والزئبق والرصاص [2] .

ولقد كان لعامل نقص المواصلات سببا في عدم الاستغلال للعديد من المعادن التي تزخر بها الجزائر، بسبب البعد عن ميناء المغادرة، وعدم توفر الطرق الملائمة، مما يجعل استعمال البغال لنقل هذه المواد مكلفا قبل الشروع في شق الطرق المعبدة [3]،ولذا فلقد كان لزاما على الإدارة الفرنسية أن تأخذ بعين الاعتبار مناطق تواجد الثروات المعدنية ضمن برامج شق وتوسيع شبكة الطرقات الجزائرية ، حتى يتم لها الاستفادة من هذه الثروة الطائلة ، التي بقيت مهملة بسبب أولوية النقل العمومي والعسكري على النقل الاقتصادي [4].

3-1- معدن الحديد والفوسفات:

تشير بعض التقارير الواردة في الجرائد الرسمية للإدارة الفرنسية في الجزائر، أنه تم إهمال ثروة النحاس والحديد المتواجدة بمنطقة موازيا، وهذا بسبب صعوبة النقل وارتفاع تكلفته ، نظرا لنقص الصيانة للطريق الرابط بين موزاية وميناء الجزائر، الأمر الذي أدى بالإدارة الفرنسية لشق خط حديدي يسهل عملية استغلال ثروة النحاس [5]، إلا أن هذا

---

[1] ROGER (Léonard) : Op-cit, p 101-102.

[2] G.G.A. État actuel de l'Algérie , 1862, op cit , p 25 :

[3] LAHACHE (J.)(E.): Les industries chimiques en Algérie, Giralt, imprimeur photograveur , Alger mustapha , 1900, p 09 .

[4] Bulletin de la ligue du reboisement de l’Algérie, reconnue établissement d’utilité publique par décret en date du 30 juin 1886 , N° 114 ,, imprimerie Casabianca, rue du commerces , 30 Aout 1895 , Alger , p2369.

[5] Bulletin de la ligue du reboisement de l’Algérie, op cit , p2369.

يخدم أكثر الشركات الاحتكارية المشرفة على السكك الحديدية لاستفادتها من ارتفاع نسبة الفائدة ، بالإضافة إلى الامتيازات الاقتصادية الأخرى على حساب فائدة الدولة، بينما تبقى المصانع الفرنسية متعطشة إلى هذه المادة الهامة [1].

إضافة لما سبق ذكره فقد بدأ باستغلال الحديد في الجزائر عام 1865م وهذا باستغلال مناجم بني صاف وعين مكره، وقد وضعت مناجم أخرى قيد العمل وابتداء من عام 1921 م توافق تزايد الطلب من جديد على مادة الحديد الجزائرية، مع بدء استغلال منجم ونزة [2]، ويعود تاريخ بداية التنقيب عن هذا المعدن فيه إلى سنة 1878 م، حيث أصدرت السلطات الاستعمارية في 26 فيفري من نفس السنة مرسوما يرخص لمستوطن من عنابه يدعى ريقوتيي البحث عن معدن الحديد في جبل الونزة واستغلاله ، وفي سنة 1921 م شرع المستعمر الفرنسي في استغلال المنجم ، وأنشأ لهذا الغرض شركة الونزة نسبة إلى اسم المنطقة التي يقع بها، وقد حاولت السلطات الفرنسية استغلال أكبر نسبة ممكنة وتصديره في شكله الخام إلى الخارج [3]، ويتم تصدير إنتاجه عبر ميناء عنابة الذي يعد أقرب نقطة ساحلية منه، الأمر الذي فرض على الهندسة المدنية الفرنسية شق الطريق الرابط بين الونزة عنابة عبر قالمة و سوق أهراس[4]، وزرع شبكة مواصلات داخلية خاصة بمنطقة تبسة ، كل هذا من أجل تشجيع التجارة المعدنية نحو الخارج ورفع حجم الصادرات نحو الميتروبول من المعادن، حيث بلغت صادرات الحديد في سنة 1870م 168.421 طن ، بقيمة 3.459.000 فرنك فرنسي [5]، كما نشط استخراج الفوسفات في الجزائر بشكل كبير بفضل حاجيات الزراعة الأوربية المرتفعة باستمرار

---

[1] Ibid.

[2] بن اشنهو عبد الطيف، المرجع السابق ، ص162

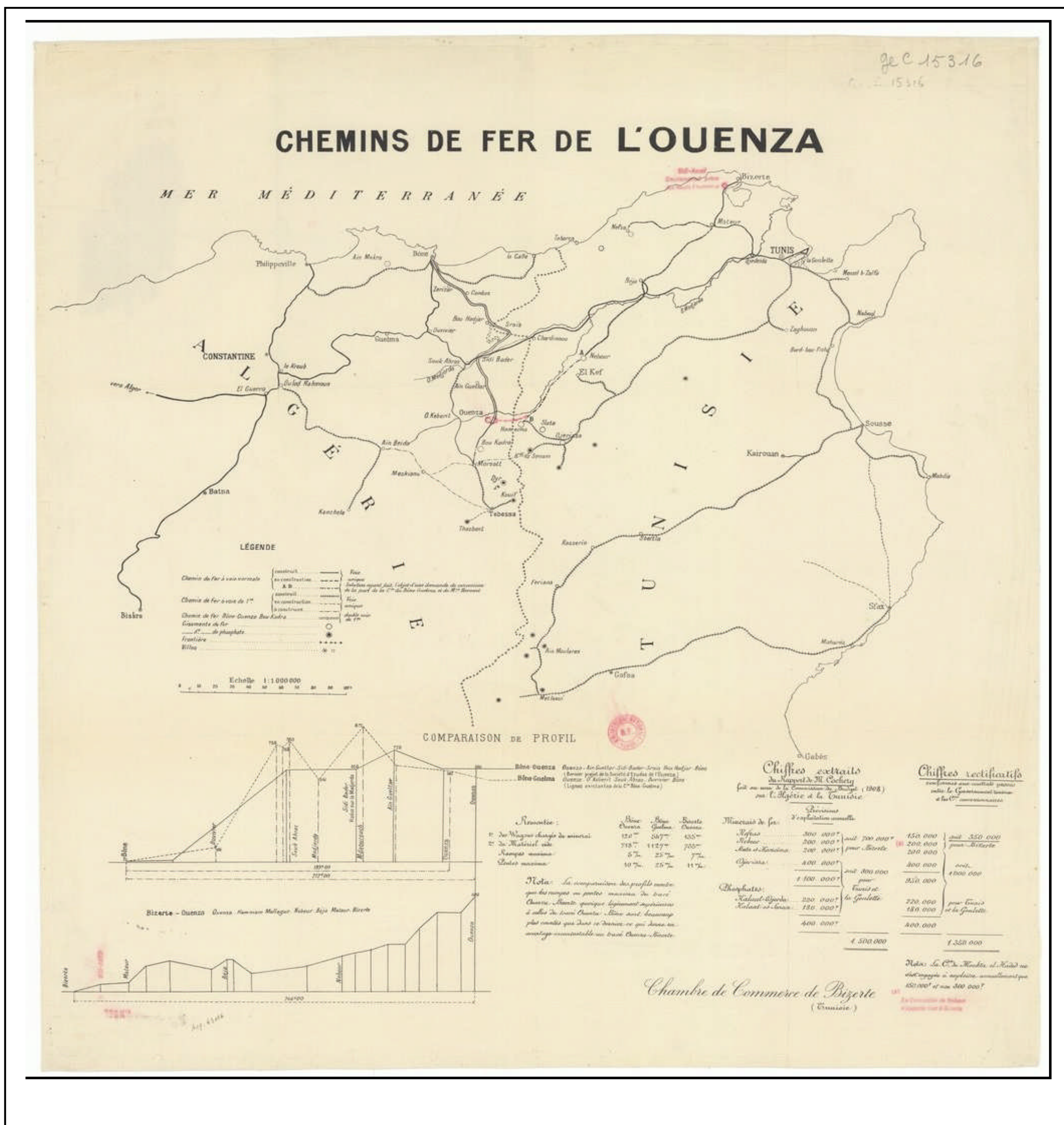
[3] عميراوي (احميده) : أثار السياسة الاستعمارية والاستيطانية في المجتمع الجزائري (1830–1954)، منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954 ، 2007، ص 68 .

[4] ESPITALLIER (Lieut.-colonel) , Mise au point de la question de l'Ouenza. La Défense nationale et Bizerte ,1910, p 7.

[5] جندلي (محمد): عنابة في سياق التاريخ وعمق الجغرافية في العصر الحديث، ج 2 ، منشورات بونة، الجزائر، 2008، ص 69.

أين تم تدعيم المنطقة خاصة بعد عجز الطريق الرابط بين تبسة عنابة على تلبية حاجة الفرنسيين المتزايدة لشحن ونقل هذه الثروات المعدنية، بخط حديدي على طول 142 كم يربط الونزة بميناء عنابة، وهذا للزيادة من عملية شحن ونقل هذه المواد المعدنية . (انظر للخريطة رقم (24)) .

الخريطة رقم 24 : الخط الحديدي الونزة



source: www.gallica, bnf,fr,chemin de fer l'Ouenza (chamber du commerce de Bizerte) en 05/05/2018, 12.00

و كان أول من حصل على التنقيب عن معدن الزنك والرصاص واستغلاله مستوطن فرنسي يدعى بيرو في سنة 1896 م، وفي سنة 1900م تنازل هذا الأخير عن حقوقه لصالح مستوطن أخر يدعى(تدور)، فقد طلب الحصول على امتياز الاستغلال، ونال بموجب قرار 1901 حق امتياز استغلال مناجم الزنك والرصاص والمعادن المرتبطة بها في محيط 1220 هكتار، وفي 5 أوت 1903 م عقد مع شركة مكتة الحديد ملكها بموجب الامتياز، وتنازل لها عن جميع حقوقه في التنقيب عن تلك المعادن، وفي 1918م، شرع في استغلال منجم بوخضرة سطحيا في قسمه الشمالي وهو قسم غني بالحديد وسهل الاستغلال .

يحتوي المنجم على 57 % من معدن الحديد ، ويتكون المنجم من قسمين قسم جنوبي باطني، وقسم شمالي سطحي، وهو الأهم من حيث الإنتاج حيث يصل سمك عروق المعدن فيه إلى 150 متر، وقسم جنوبي حديث النشأة يتراوح سمك عروق معدنه 70سم ، وقدرت احتياطاته بنحو 20 مليون طن . [1]

وبعد ربط منجمي الونزة بوخضرة بميناء عنابه عن طريق السك الحديدية، في بداية الحرب العالمية الثانية ، عرف هذان المنجمان عهدا جديدا في الاستغلال المنجمي والتسويق الخارجي .[2]

بعد أولى الاكتشافات في نهاية القرن التاسع عشر، عرف منجم الكويف ومزاتية بشرق البلاد بداية الاستغلال لمعدن الفوسفات بالجزائر .

وكان منجم الكويف أهم حقل من حقوله حيث بدا استغلاله من طرف فرنسي يدعى ميشال سنة 1884 م، وكان يستخرج منه حوالي 1200 طن في اليوم ، وقد أوكلت مهمة الإشراف عليه واستغلاله شركة فوسفات قسنطينة ، و يجدر بالتذكير أن من بين أهم الشركات التي كانت تستغل الفوسفات في عمالة قسنطينة هي: شركة برج غدير ومزايتة، وشركة رأس الوادي وجبل كوانك، وبلغ إنتاج هذه الشركات عام 1921 م 500000 طن، ونظرا لأهمية هذه المادة في المجال الزراعي ، فلقد تم منح 13 رخصة

---

[1] BALDACCI (Aimé- Toussaint), "L'Algérie et la question de l'Ouenza", imprimerie officielle, Alger, 1947 , p 40-4

[2] بوشارب (عبد السلام): تبسة معالم ومآثر، المؤسسة الوطنية للاتصال والنشر والإشهار الروبية، الجزائر، 1996 . ص 134 .

امتياز للبحث عن الفوسفات بعمالة قسنطينة عام 1921 م، ويمتاز فوسفات الجزائر بكونه أنه لا يحتوي إلا على 1 أو 2 في المائة في المتوسط من الحديد ، وهذا ما يسهل تحويله إلى تراب بسهولة ، ومنه يصنع الفوسفات الرفيع [1] ، ومنذ 1894 م بدأ تسويق الفوسفات من الكويف إلى عنابة ثم إلى الخارج ، وكان يشرف على جلب هذه المادة جيروم البريطاني ومن ثم إلى الخارج، فكان دخله وحده في العام 250000 ألف فرنك وذلك لمدة 18 سنة متتالية، مما أدى إلى احتجاج المستوطنين الأوروبيين عليه لأنه احتكر بتسويقه على الأنجليز، وعلى رأس المشترين جاكوبيسان، ووصل إنتاجه سنة 1865م بـ36 ألف طن ، وفي 1870 م وصل إلى 200 ألف طن ، وفي سنة 1874م وصل إلى 423 ألف طن .[2]

و يعود اكتشاف منجم جبل العنق إلى سنة 1908م ، إثرها تم إنشاء مؤسسة قائمة بذاتها تحت اسم شركة جبل العنق S-D- O ، وذلك سنة 1934 م ، ويشتهر فوسفات منجم جبل العنق بأنه من النوع اللين الارتكاسي، ويغطي نسبة p205)، ويحتوي على ميزات تسمح بجعله كمخصب ، وهذا ما يضفي نجاعة زراعية معترف بها عالميا .[3]

وبالنسبة لأهمية الإنتاج شهدت الجزائر أقصى طاقتها خلال العشرية الأولى من القرن 20م ، وترجع المصادر الفرنسية ذلك للتطور الاقتصادي للمستعمرة ، غير أنه من الممكن أن نفسر ذلك التسابق نحو التسلح الذي شهدته أوربا خلال هذه الفترة السابقة للحرب العالمية الأولى ، بما يتطلب تغذية المصانع الفرنسية بآلاف الأطنان من المعادن وقدرت إحصائيات التصدير لسنة 1913 كما يوضح الجدول التالي.[4]

---

[1] رازقي (عبد الرحمن): تجارة الجزائر الخارجية (صادرات الجزائر فيما بين الحربيين العالميتين) ، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع ، رغاية ، الجزائر ، (د. س)، ص 55– 56 .

[2] جندلي (محمد): المرجع سابق، ص 69.

[3] بوشارب (عبد السلام): المرجع سابق، ص 134.

[4] BERNARD (M.): Les chemins de fer Algérien, Imp. A- Jordan, Alger, 1913, p 260.

الجدول رقم (30): تطور إنتاج المعادن بالجزائر بين 1900– 1920م

السنوات	المعادن (الحديد ، زنك ، نحاس) بالطن	فوسفات طن
1902	276.650	128.396
1904	589.517	344.808
1906	844.900	323.345
1908	942.401	365.542
1910	1.138.179	317.334
1912	1.334.666	373.881

3–2– الفحم :

وليس معنى هذا العزوف والإهمال من طرف الإدارة الفرنسية كان ظاهرة عمت كل نواحي البلاد، بل باشر الاستعمار الفرنسي باستغلال هذه الثروة منذ العقود الأولى للاحتلال، خاصة إذا ما تعلق الأمر بمواقع الثروات المعدنية المحاذية أو القريبة للطرق الرئيسية، التي باشر الاستعمار بشقها وتبليطها وصيانتها منذ الوهلة الأولى ، وهذا لأهميتها التجارية وإستراتجيتها العسكرية ، فعلى الطريق الرابط بين قسنطينة وسكيكدة (Philippeville) نجد قرية سماندو (Smendou) والتي تزخر أحواضها بمادة الفحم الحجري، حيث عمل أعوان الهندسة العسكرية تحت إشراف مهندس التعدين التابع للمقاطعة M. Dubocq على استغلال هذه الأحواض التي كانت تبعد ب 28 كم على قسنطينة [1].

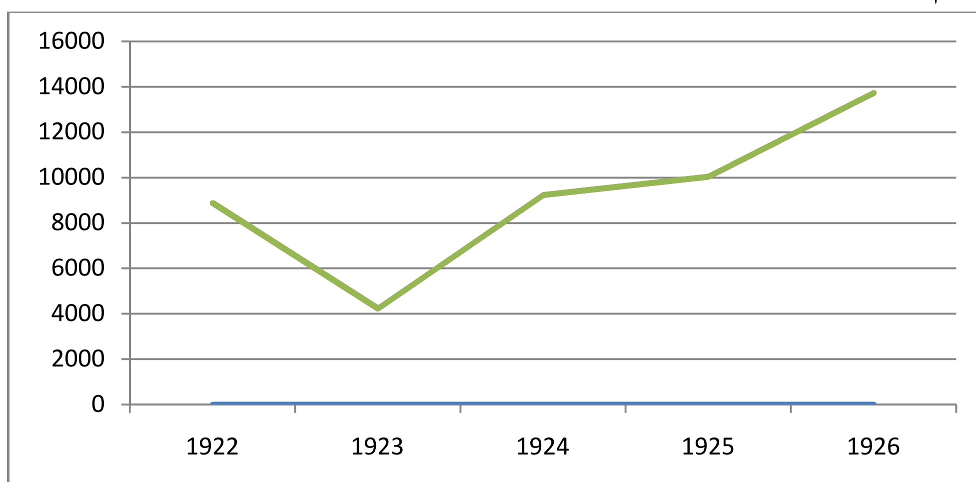
وفي هذا السياق الجدير بالذكر نجد جبل لوطاية الواقع على الطريق الرئيسي الرابط بين بسكرة القنطرة باتنة ، والذي يحتوي على مادة الملح وحسب الطبيب شو Shaw فإن ملح لوطاية من أجود أنواع هذه المادة، فهو يحتوي على مادة صوديوم معتدلة ولقد كان مستغلا من طرف الأهالي الجزائريين، حيث باشرت الإدارة الفرنسية بالاستحواذ عليه واستغلاله لصالح الاقتصاد الكولونيالي [2].

---

[1] DE BAUDICOUR (L.): La colonisation de l’Algérie ses éléments, Challament Ainé, libraire –éditeur, 1856, p 109.
[2] Ibid.

وفي الجنوب الغربي كانت الأبحاث والتنقيبات جارية للبحث عن المعادن والثروات الباطنية، خصوصا بمنجم الفحم الحجري بمنطقة القنادسة (بشار)، (انظر إلى الملحق رقم 24) والذي بدأت الأشغال به منذ 1906م، بطاقة إنتاجية قدرها 2000 طن سنويا، ولقد منح هذا الامتياز الحاكم العام لشركة مقطع الحديد، التي اختبرت عينات من هذا الفحم وبعد التوصل إلى أنه من أجود المواد الطاقوية، إذا ما قورن بمواصفات عالمية، انطلقت الآلة الاستعمارية في الاستغلال العشوائي والبشع بشكل ملفت، حيث ارتفع مستوى إنتاج هذه المادة من 8 آلاف طن سنة 1922م، إلى 13 ألف طن سنة 1926م [(1)]، أنظر الشكل الموالي:

الشكل رقم (03): منحنى يمثل الاستغلال الاستعماري للفحم من 1922 إلى غاية 1926م



المصدر: من إعداد الباحث.

أما بالنسبة إلى النفط، يرجع تاريخ المحاولات الأولى للبحث عن النفط في الجزائر إلى الثلث الأخير من القرن التاسع عشر، إذ بدأت فرنسا عام 1870م بأولى محاولاتها للبحث عن احتمال وجود مكامن نفطية في الجزائر وتركزت تلك المحاولات في المناطق الشمالية التي كانت تظهر فيها طفو نفطية فوق سطح الأرض، على آية حال لم تسفر تلك الجهود إلا على استخراج كميات قليلة من النفط لعدم جدية وانتظام هذه الجهود التي بذلت في هذا

---

(1) CONFINO (Jacques) , <u>La Houillère de Kenadsa</u> , in revue Le Mercure africain : commercial, industriel, maritime, minier , 10/12/1927 , N° 220 , Imp. G. CHARRY, Rue Chanzy, Alger , pp 615-621.

النطاق، كما أنها لم تكن مدعمة بالوسائل الفنية الحديثة فضلاً عن ضعف الإمكانيات المالية الضرورية لمثل تلك الجهود، بالرغم من ذلك اكتشفت حقول نفط صغيرة، ففي عام 1895م أكتشف حقل عين الزفت في ولاية غليزان غرب الجزائر، الذي ظل ينتج حوالي 50 ألف طن سنوياً حتى عام 1965م ، ثم تلا ذلك اكتشاف عالما الجيولوجيا سترابون Strabon وليون أفريكان Leon African حقل تليونت الواقع في شمال غرب الجزائر، الذي بدأ بالإنتاج عام 1914 م، وكان ينتج ما يقرب من 30 ألف طن حتى نضوبه في عام 1940 م. [1]

[1] مساعد أسامة صاحب منعم: الأوضاع الاقتصادية العامة للجزائر في ظل الإدارة الفرنسية 1830- 1962 ومحاولات البحث عن النفط قبل الاستقلال ، مجلة مركز بابل للدراسات الإنسانية المجلد 4، العدد 3، ص 229 –230 .

الفصل الثالث:

شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر وأثرها على القطاع التجاري

لقد عمدت الإدارة الفرنسية منذ بداية الاحتلال على تنشيط الحركة التجارية في مستعمرتها الجديدة ، حيث عبر على هذه الرغبة الاستعمارية في تنشيط القطاع التجاري في الجزائر وتدعيمه بشبكة طرق تجارية، وهو أحد رواد التيار السانسيموني Emile Pereire في عن ضرورة إنشاء شبكة من الطرق المعبدة والسكك الحديدية ، تربط عنابة بقسنطينة وأخرى تربط الجزائر بالمدية، ووهران بمعسكر، وكان يقصد بذلك خلق شبكة أولية تربط المدن الساحلية الكبرى وهران – العاصمة وعنابة بمركز السوق الداخلية المحلية قسنطينة ، ويعني بهذا تحويل الحركة التجارية والمنتجات الزراعية نحو التجارة الخارجية (الموانئ). [1]

ولقد كانت التجارة الداخلية للمستعمرة تنقسم بدورها إلى نوعين، تجارة داخل المدن وأخرى ريفية

وبتطرقنا إلى القطاع التجاري بصفة عامة فلا مناص من التكلم عن الأسواق والمنتوجات التي تسوق بها، وشبكات الطرق التي كانت معبرا للسلع والقوافل التجارية، فلقد كانت الأسواق بالجزائر خلال العهد العثماني ومع بداية العهد الفرنسي تقام على أراضي غير فلاحية، وليست تابعة لملكية أحد من الناس، وفي مواقع تتمتع بالأمن وحرية الحركة التجارية، كما كانت الأسواق تبنى على منطقة تتوفر مصادر المياه والظل [2]، ويحيط به سور ويشتمل على غرف وطوابق إن كان بالمناطق الكبرى، وغالبا ما كانت تتوضع إما على مفترق الطرق أو بتخوم القرى التي هي ملتقى للعديد من المسالك والطرق [3]، وتكون في أماكن محددة أين يأتي إليها المنتجين بمختلف السلع للبيع أو المقايضة[4] ، وبالتالي نستطيع القول أن هذه التجارة الداخلية للجزائر قد نشأت بالالتقاء الطبيعي لهذه المسالك والطرق .

ولقد عرفت الطرق عدة تقسيمات تماشيا مع الحركة التجارية، فنجد التقسيم الذي أورده M.Bequet كما يلي :

---

[1] PEREIRE (E.) : Projet de loi sur l’Algérie, dans le journal Nationl, 25 Aout 1833.

[2] CARETTE (E.) : Étude des routes suivies par les Arabes dans la partie méridionale de l'Algérie et de la régence de Tunis, Imprimerie Royale, 1844, p357.

[3] NOUSHI (André): Enquete sur le niveau…, Op-cit, P118.

[4] BEHAGHEL (A.)(A.): Op-cit, p 286.

خطوط الدرجة الأولى: والتي من دورها ربط المناطق الداخلية بموانئ الساحل المتواجدة بنفس خط الطول الجغرافي، وعليه يجب أن يتم ربط ميناء الجزائر العاصمة بمدينة المدية، وميناء سطورة الواقع في Philippeville بمدينة قسنطينة، إضافة إلى ربط مدينة معسكر بمينائي أرزيو والمرسى الكبير بوهران، وربط ميناء عنابة بمدينة قالمة وميناء تنس بمدينة Orléansville، وأخيرا ربط ميناء بجاية بمدينة سطيف... ، وعلى نفس الشاكلة سيتوجب تمديد الخطوط إلى المناطق الجنوبية، إلى غاية المناطق المتقدمة للاستعمار (les postes avances) ، كمليانة وثنية الحد، ومن معسكر إلى سعيدة، ومن قسنطينة إلى باتنة ...إلخ.

_ خطوط الدرجة الثانية: والتي تلعب دورا هاما يربط الخطوط الداخلية بالتل فيما بينها، على سبيل المثال: من تلمسان إلى معسكر، ومن معسكر إلى مليانة، ومن هاته الأخيرة إلى غاية المدية، ومنها هي الأخرى حتى Aumale إلى غاية الحدود التونسية [1] ومن بوسعادة التي تعد من كبرايات الأسواق الجزائرية الداخلية بحيث تشكل نقطة التقاء العديد من المسالك الصحراوية والتلية ، فهي ترتبط بالصحراء عبر بسكرة وتيارت كما لها ارتباط بالمناطق التلية والساحلية ونقصد بذلك قسنطينة والجزائر، فهي نقطة تجمع العديد من الاتجاهات والطرق التلية والصحراوية مما جعل منها سوقا هاما لتنشيط التجارة الداخلية والخارجية نحو الصحراء. [2]

_ خطوط من الدرجة الثالثة: تربط المناطق الساحلية ببعضها البعض، ومثال ذلك : الطريق الذي يربط العاصمة بشرشال ومن شرشال إلى تنس، ومن تنس إلى مستغانم، من العاصمة إلى دلس، دلس إلى بجاية ومن هذه الأخيرة إلى Philippeville. [3]

---

[1] BEQUET (M.):, Op -cit, p 139-140 .

[2] CARETTE (E) , du commece de l’Algérie avec l’Afrique , op cit , p357.

[3] BEQUET (M.): Op -cit, p 140 .

1 – التجارة الداخلية:

1-1- التجارة والطرق الموجهة نحو الريف:

لقد تحكمت في التجارة الجزائرية عدة عوامل أساسية كانت منظمة وموجهة في النقل التجاري ومن أهم هذه العوامل، عامل القبيلة وعامل القافلة، بحيث عملت القبيلة على تسيير وتنظيم التجارة الداخلية ونقصد بذلك التجارة في التل، وهذا لسيطرتها على الطرق الرئيسية والأسواق الداخلية وأمنها، ومن أهم القبائل التي تحكمت في التجارة الداخلية نذكر على سبيل المثال في الناحية الغربية أولاد العايد، أولاد شريف وأولاد الأكرد الذين سيطروا على الأسواق المتاخمة لسعيدة وثنية الحد، أما بالنسبة للمقاطعة الوسطى فلقد تحكم أولاد مختار وأولاد عنانه في سوق الدويرة، أما في الشرق فنجد الحراكته وأولاد عبد النور وأولاد نايل الذين لعبوا الدور المحول التجاري للصحراء نحو السودان الغربي عن شعابنة .

فإلى جانب تحكم القبيلة في التجارة الداخلية فلقد ظلت القافلة هي المسؤول الأول والأخير على ضمان نقل هذه السلع غلى ما وراء الحدود الجزائرية، سواء نحو المغرب أو تونس أو إلى الغدامس ليبيا ثم إلى دول السودان الغربي، فالقافلة هي همزة الوصل بين أقطار هذه المناطق الشاسعة. [1]

إن من العوامل التي تتحكم في النقل التجاري عامل القبيلة وعامل القافلة، بحيث تعمل القبيلة على تسيير وتنظيم التجارة الداخلية ونقصد بذلك التجارة في التل، وهذا لسيطرتها على الطرق وأمنها والأراضي التي تقوم عليها الأسواق الكبرى، ونذكر بذلك سيطرة عرش أولاد نايل على منطقة بوسعادة وتيارت، واللتان تعتبران فالتجارة في الريف تكون بين القرى والمداشر، وتقام بها أسواق دورية بعدد أيام الأسبوع، بحيث كان كل تجمع جزائري يملك سوقا خاصا به يقصده التجار من المناطق المجاورة، أصبحت بعض المناطق معروفة باليوم الذي يقام فيه السوق مثلا سوق الأربعاء، سوق الأحد، سوق الخميس[2] ومما يجدر بالذكر أن شبكة الطرق التجارية في الريف كانت تفتقر إلى التبليط والرصف

---

(1) CARETTE (E) , du commece de l'Algérie avec l'Afrique , op cit , p 19-20.

(2) FERAUD (Ch.)(R.): Document pour servis l'histoire de philippeville, in revue Africaine , N°109, Janvier- Février 1875, Jourdan Libraire éditeur, Alger, p 96.

وكانت عبارة عن مسالك طبيعية ترابية أو سخرية ، مما يفرض على الأهالي الاعتماد على الوسائل نقل البدائية التي تعتمد أساسا على الحيوان ، إلا أنها كانت تلبي حاجة المواطن وهذا بالنظر إلى نوع السلع التي كانت تروج للتسويق، حيث كانت غالبية السلع من مواد زراعية وبعض أدوات الصناعة الحرفية . (1)

أما فيما يتعلق بالجانب الأمني، كان ينعقد السوق الأسبوعي في الريف تحت وصاية أحد كبار المرابطية أو شيوخ الزوايا ، وهو إشارة إلى تأثير السلطة الدينية على المجتمع الريفي ، حيث يتولى المرابط و بمعونة طلبته ومريديه فرض الأمن داخل السوق والفصل في الخصومات التجارية وغير التجارية ، كما كانت القبائل المجاورة للسوق تعمل على نشر أعوانها بمثابة شرطة رقابية تعمل على محاربة قطاع الطرق وتوفير الأمن للقوافل التجارية. (2)

ويذكر أوكتاف تيسيي (Octave Tessier) بأن الجزائر لم يكن لديها مسالك كثيرة للاتصال ما بين مدينة وأخرى، فهي تعد قليلة، سيئة الصيانة، وإن وجدت، كما أنها لا تمنح للمسافرين لا الأمن ولا تخدم الحركة التجارية الداخلية، مما أثر بشكل كبير على القطاع الزراعي، الأمر الذي ساهم في زيادة بؤس الأهالي، وخاصة إذا ما تطلب الأمر الانتقال من مقاطعة لأخرى أو من قرية إلى مدينة ، كما أن العلاقات و التبادلات التجارية بين المقاطعات كانت جد صعبة و نادرة، وهذا لافتقار مسالك تجارية مؤمنة.(3)

أما ديسوليي فيليكس (Dessoliers Félix) فيرى بأن الجزائر لم تملك أبدا، نظام تبادل تجاري جيد، ولم تملك قطعا ولنفس الأسباب السابقة للذكر، نظام نقل جيد، مما استدعى الأمر بالفرنسيين في بداية احتلالهم للجزائر، أن يعتمدوا على النقل البحري الداخلي كخطوط إمداد عسكري وتجاري لكل من مينائي وهران وعنابة، وكذا التبادلات التجارية، أو قل أن فكرة الاعتماد على الخطوط البحرية لتنشيط التجارة قد جاءت مع

(1) MAURICE (B.), Op-cit, p 1.

(2) CARETTE (E.): Étude des routes…., Op-cit, p 359.

(3) TESSIER (O.): Algérie (géographie, histoire, statistique, description des villes, villages et hameaux, organisation des tribus, nomenclature des Khalifaliks et Kaidats), typographie Ve Maruisolive, Marseille, S.D., p 43.

الحملة الفرنسية على الجزائر، أين كانت الطرق البحرية تعبر ببواخر ذات حمولة صغيرة، والتي تضمن ما يشبه العلاقات التجارية ما بين مختلف الموانئ. [1]

لكن هذه النظرة السلبية التي وصف بها هؤلاء الكتاب الفرنسيين واقع شبكة الجزائر،وإن كانت صحيحة إلى حدا ما، إلا أنها كانت تلبي حاجيات الجزائريين من النقل والتبادل التجاري بين الشرق والغرب، وهذا تماشيا مع طبيعة وسائل النقل وكمية السلع المتبادلة ونوعيتها، حيث كان يعتمد الجزائريون على وسائل النقل البدائية الحيوانية وكميات قليلة من السلع، وذلك على شكل قوافل موسمية، تحقيقا للاقتصاد الإعاشي خلافا على الاستعمار الفرنسي الذي كان مدفوعا بمتطلبات الثورة الصناعية، وبذلك تطور وسائل النقل على العربات وارتفاع مستوى كمية الشحن لاستنزاف ثروات البلاد الأمر الذي فرض عليه خلق شبكة من المواصلات تضمن له نجاح الاقتصاد الرأسمالي وتكديس الثروة المالية، فشبكة المواصلات الجزائرية كانت بسيطة تتوفر على مسالك طبيعية بها عيون وآبار، تضمن للرحالة أماكن الراحة والتبادل التجاري، وفي نفس الوقت كانت حجر عثر في وجه التجارة الامبريالية الاستعمارية .

لذا شكلت عملية رسم شبكة الطرقات تربط الساحل الجزائري بالصحراء مرورا بالمناطق الداخلية، من أولى اهتمامات مصالح الهندسة العسكرية والمدنية الفرنسية حيث أكد العديد من المنظرين العسكريين الفرنسيين على ضرورة مد شبكة طرق تجارية برية مع الأخذ بعين الاعتبار تحسين التواصل التجاري مع الأهالي، وهذا ما ذهب إليه توكفيل: " إن الأموال التي تصرف على إفريقيا في جميع الميادين،...، فإن الطرق من الميادين ذات الأحقية والأولوية من هذه الأموال، وهذا بما تحتويه من أهمية اقتصادية مرتبطة بالمستوطنين في المستعمرة والفرنسيين في الميتروبول، وإن امتداد الطريق هو امتداد آخر للمساحات المزروعة مادام هناك مزارع تمول قطاع النقل بالأحصنة، ومؤسسات تسهر على سير القوافل التجارية" [2].

---

[1] DESSOLIERS (F.): Op-cit, p 162.

[2] دو طوكفيل (اليكس) : المصدر السابق ، ص 118.

وهذا ما ذهب إليه أيضا كل من أوكتاف تسيي وأنفنتان وكارت وأوربان ، وغيرهم من القادة العسكريين الفرنسيين، وما يترجم فكر هؤلاء القادة هي الحركة السانسمونية* التي كانت وراء تدعيم الجزائر بشبكة من المواصلات بأنواعها الثلاث البحرية والطرق المعبدة والسكك الحديدية ، ومما يعكس نشاط هذه الحركة هو حركة الجيش الدؤوبة منذ بدايات الاحتلال التي عملت على شق العديد من الطرق، وبناء الجسور وتجفيف المستنقعات وبناء المراكز الاستيطانية إلى غير ذلك من المنشآت، التي جاءت كلها من

---

* بدأ النشاط الفعلي للسانسمونيين في الجزائر منذ 1831 م ، حيث نشرت صحيفة الجلوب le Globe السانسمونية مؤكدة أن الاستعمار سيعطي للشعوب المتخلفة الإحساس بالتنوير والتحضر، وفي 1833 م اقترح رجل الأعمال السانسموني Emile Pereire تطبيق نفس الرسوم الجمركية الفرنسية في الجزائر، وربط الجزائر بفرنسا وتقسيمها إلى ثلاث مناطق: الجزائر، وهران ، قسنطينة ، وربط العاصمة بمرسيليا عن طريق البحر والشروع في إنشاء سكك الحديد في الجزائر ووهران ، عنابة ، وهي المدن الساحلية وربط هذه المدن الثلاثة بقسنطينة، ولقد كان من مبادئ المدرسة السانسمونية هي إعطاء الأولوية للمواصلات والنقل بإيمانهم بالنظرة الشبكية للكون، فالمشروع السانسموني يعتمد أساسا على السكك الحديدية والبواخر وتوحيد الرسوم الجمركية في سبيل التنشيط الاقتصادي ، وهذا ما سعوا إليه في مصر حيث اهتموا بمشروع القناة والسدود والطرق والمواصلات ، وتعتبر سنة 1848 م سنة حاسمة في تاريخ السانسمونيين في الجزائر ففي عهد حكومة كافينياك قبلت مشاريعهم في دستور الجمهورية الثانية والتي ستكون وراء قرار مارس 1848 م من طرف نفس الحكومة ، وما ميز عام 1848 م أنه تاريخ بلور مرحلتين من تاريخ السياسة الفرنسية ، من مرحلة الملكية إلى تنصيب الجمهورية الثانية، وجمعت خلاله الحكومة الاستعمارية مجموعة من النخبة الفرنسية من كل التيارات المختلفة لمساندة الاستعمار ، ومن أهم الشخصيات السانسمونية التي شاركت في هذه الحكومة نجد لدرو رولان Ledru Rollin الذي شغل منصب وزير الداخلية ولامارتين Lamartine وزير الشؤون الخارجية ولازار كارنو Lazare Carnot الذي شغل منصب وزير التعليم ، ونلاحظ أنه كان لأنصار انفونتان تواجد كبير خلال هذه المرحلة منذ 1830 م إلى التوسع الاستعماري ، كالجنرال لامورسيار ، وسخروا كل أفكارهم ومشاريعهم ومعارفهم وأحلامهم وخبرتهم العسكرية لخدمة الاستقرار الاستعماري ، وهو ما دفع إلى ارتكاب أبشع الجرائم. **انظر** : بوجناح (دليلة) : الفكر الاستعماري الفرنسي وتطوره خلال القرن التاسع عشر من خلال النظريات والممارسات، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الجزائر ، 2010–2011 ، ص 110.

أجل فكرة مفادها أن الجزائر مصدر ثروة ورخاء المستوطن الفرنسيين والميتربول ، حيث استطاع الجيش الفرنسي شق ما يقارب 50 طريق بطول إجمالي 4000 كم . [1]

إذ شكل خلق الشبكة الأولية أساس التعاملات التجارية بين سكان الريف من الجزائريين والمستوطنون الأوربيون، مما ولد منافسة ما بين البدو الرحل والتجار الأوروبيين، مشكلا بذلك بداية الصراع بين القبائل البدوية و القرى الاستيطانية.

و في هذا الاتجاه طبق الفرنسيون نفس السياسات التي طبقها الأتراك قبلهم وهذا بفرض وصايتهم، حيث يرى توكفيل بأن المعمرون أرادوا من خلال مطالبهم السيطرة واحتكار الحركة التجارية، من خلال مطالبتهم بشق وبناء الطرق، وبذلك يتم لهم احتكار الإنتاج وهذا بسيطرتهم على الأراضي الزراعية والمؤسسات الاقتصادية، فأرادوا بذلك وضع يد أخرى على توزيع هذا الإنتاج واحتكاره، وقد هاجموا بشدة سياسة اعتمادهم على الأهالي في عملية نقل بضائعهم وهذا لأمرين اثنين:

– مخافة أن يتحولوا إلى تابعين ومرهونين بوساطة الأهالي الذين كانوا يجنون أرباح كبيرة بواساطتهم هذه، زد على ذلك

– ارتفاع ثمن الحمولة الذي يزيد من ارتفاع البضائع، إضافة إلى ذلك أن هذه العملية تقليدية وليست في صالح تطور الحركة التجارية الاستيطانية في الجزائر.

بفضل هذه الممارسات و كذا تطور شبكة الطرق، فإن توضع مراكز المعمرين اكتسب أهمية أكبر في العلاقة ما بين المدن و الريف، وذلك بتطوير التبادلات التجارية لتسويق المنتجات الأوروبية، و جلب أكثر المنتجات الجزائرية، فمنذ عام 1853 م بدأت التبادلات التجارية بين الجزائريين و الأوروبيين تتزايد في الأهمية، حيث لاحظت الغرفة التجارية للعاصمة الجزائر أن الطرق التجارية كانت منتشرة في كل منطقة، محققة بذلك تبادلات متنوعة في مختلف السلع[2]، إلا أن الارتباطات التجارية الفعلية و المستمرة لم تحدث إلا بعد الشروع في إنشاء شبكة الطرقات ذات الطابع المدني في سنوات الثمانينيات، وخاصة بعد حدوث تعديل في مستويات الأسعار بين الأسواق بسبب نقص

---

[1] TESSIER (O.): Op-cit, p 43.

[2] F 14-756 ,Chembre de commerce d'Alger au gouverneur général , 5 May 1853 .

تكاليف النقل ، ومناطق توضع هذه المراكز التجارية بغرض توسيع الاستعمار وتطوير الإنتاج و تحقيق الأمن، و فوق كل هذا فلقد تم إنشاء هذه المراكز بصفة مؤقتة على أن يتم تدعيمها بطرق ، إضافة إلى إعادة الأسواق العربية في مناطقهم الخاصة. [1]

إلى جانب التجار الأوروبيين الذين كانوا يراقبون حركة التجارة بعد سنوات السبعينات، كان هناك أيضا بائعون متنقلون والذين تراجع دورهم بعد إنشاء السكك الحديدية، حيث كان نشاطهم هذا حركة اقتصادية، بالإضافة إلى كونه شكلا من أشكال الهجرة، بسب التنقل الموسمي وهذا حسب ما تقتضيه بيئة المنطقة، ولقد استمر هؤلاء اتجار إلى غاية نهاية الثمانينات وهذا بالرغم من تراجع الصناعة التقليدية الخاصة بالأهالي، والتي كانت لهم مصدر من مصادر هذه الحركة التجارية، وذلك بالتكيف مع الوضع الجديد ثم تم انفصالهم التدريجي عن الزراعة المحلية و الصناعة الحرفية ليقترنوا بالصناعات الأوروبية في دورهم كمروجين وموزعين للمنتوج الأوروبي، ليقوموا بدور الوسطاء بين نوعي الاقتصاد(الإعاشي والرأسمالي) [2].

كما كانت هذه الفئة من البائعين المتجولين سببا في انتشار وتنوع الاقتصاد النقدي بين السكان الريفيين، و نشاطهم المتزايد أدى إلى تراجع تجارة المقايضة، وذلك بانتشار التبادل والاستعمال الموسع للنظام النقدي الفرنسي، ثم تحول غالبيتهم تدريجيا إلى أصحاب دكاكين في قراهم الأصلية أو إلى عمال في مناطق النفوذ الاستعماري[3].

و في نهاية القرن 19 م كانت لا تزال هناك العديد من المناطق المعزولة التي لم تصلها شبكة الطرق و المواصلات، أين ظل هؤلاء النوع من التجار المتنقلون يمثلون الوسيط التجاري والرابط الأساسي بين المناطق النائية والقرى الاستيطانية الأوروبية.

وبعد استكمال عملية السيطرة على كامل تراب المستعمرة الجديدة، انقسمت التجارة إلى جزأين رئيسيين:

---

[1] BULLETIN OFFICIEL du Gouvernement général de l'Algérie , Douzième année , 1872 , imprimerie typographique Bouyer , Alger , 1872 ,p 196.

[2] ALAIN (Sainte-Marie): Aspects du colportage à partir de la Kabylie du Djurdjura à l'époque contemporaine. In: Cahiers de la Méditerranée, hors série n°1, 1976. Commerce de gros, commerce de détail dans les pays méditerranéens (XVIe-XIXe siècles). Actes des journées d'études Bendor, 25-26 Avril 1975. p p 103-119.

[3] Ibid .

التجارة الكلاسيكية التقليدية شمال –جنوب: التي كانت مرتكزة على المنتجات التي تأتي من الصحراء (تمر، ملح، جلود، ذهب، الماشية، الصوف،المنتجات الحرفية الأسلحة)، وللإشارة فإن هذا النوع من التجارة كان غالبا ما يتم بطريقة المقايضة دون اللجوء للعملة، هذا لقلتها ومحدودية انتشارها بين القوافل الصحراوية ، فلذا كان يتم التبادل عينا أو مقايضة، فمثلا: كمية من الملح كان يتم تبادلها بـ 20 وزنا من البشنة وحمولتا بعيرين من الأرز يباعان بقطعة قماش ذات مقاس 40 كودي. [1]

كما أن هناك تبادل تجاري بين البدو الرحل وسكان الشمال ، حيث كانت تنعقد أسواق موسمية لأجل ذلك، غالبا ما تكون في الربيع يبيعون فيها منتجاتهم من تمور وأقمشة مصنوعة في الصحراء مقابل الحبوب أو أدوات حديدية.[2]

وذلك في تخوم المسالك القديمة التي كانت تربط الصحراء الجزائرية بالشمال، ونقصد بذلك البوابات الكبرى (بسكرة، الأغواط ، بشار) على الامتداد ما بين الشرق والغرب حيث عمل الفرنسيون منذ دخولهم إلى الجزائر على مد شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر ونشر العملة الفرنسية وتداولها نحو هذه الأسواق، وفي هذا الإطار صدر القرار من القائد العام للقوات المسلحة الفرنسية بالجزائر في 7 ديسمبر1830 م [3]، يقضي بأن النقد الفرنسي في الجزائر يتماشى مع تقدم وتوسع الاستعمار وسيطرته على أسواق وثروات هذه الأخيرة .

ولقد ساهم الجيش الفرنسي فعليا في تطوير التجارة في الجزائر الكولونيالية ، وهذا من خلال شقه للعديد من الطرق كما سبق وأن رأينا، وبالإضافة إلى استيراده كمية كبيرة من السلع سنويا ، كان ابتضاع الجيش للسلع المنتجة يعتبر مهما، أدى هذان العاملان إلى ارتفاع الحركات التجارية لتزويد الفرق العسكرية في الداخل، وكذا نمو المراكز العسكرية (قرى استيطانية) على محاور الطرق التجارية الأساسية ، كذلك فإن الجيش كان أول معدل للأسعار في السوق بتحديده أسعار مختلف المنتجات، خاصة الحبوب في محاولة لتفادي ارتفاع الأسعار المستمر منذ عام 1830 م، و حسب Baudicour فإن معظم

---

[1]بوعزيز (يحي)، مع تاريخ الجزائر ...، المرجع السابق، ص118.

[2] NOUSHI (A.): Enquete sur le niveau…, Op-cit, p 56.

[3] رزاقي (عبد الرحمان)، المرجع السابق ،ص21 .

الأسعار ارتفعت بثلاثة أضعاف عن السعر الأصلي، مثلا وصل سعر 1 هل من الشعير من 6–18 فرنك، الماشية من 20 – 150 فرنك، الماعز من 2–8 فرنك. [1]

حيث عمل الجيش الفرنسي بهذا النشاط الاقتصادي على إيجاد نوع جديد من التجار مرتبط بالعنصر الأوروبي في المستعمرة، و كان دورهم هو مساندة الجيش، و مراكز المعمرين في التل بسبب نقص طرق الاتصال وتواصل المقاومة المسلحة في المناطق الداخلية والريفية ، مما جعل انتشار العملة الفرنسية أو الفرنك الفرنسي في السنوات الأولى للاحتلال محدودا ومقتصرا على المدن الساحلية، التي كان يتجمع فيها الجيش والمعمرين الأوروبيين دون الريف، وهذا لشدة المقاومة وعدم أمن شبكة المواصلات.

1–2– الطرق التجارية والمدن

إن التجارة في المدن، كانت تتم في الشرق بين قسنطينة، بونة، قالمة، القل، سطيف وتبسة ، وكانت أسواق سطيف وتبسة تتميز بالنشاط، ولكن أقل من سوق قسنطينة الذي كان يعتبر الأكثر أهمية[2]، فقد كانت قسنطينة مركز لشبكة من الطرقات تتصل ببونة سكيكدة، القل، تبسة وبسكرة، ساهم بخلق نشاط تجاري متنوع (تلي بحري، تلي جبلي صحراوي) مع هذه المدن[3].

حيث استفاد إقليم قسنطينة في الفترة الممتدة بين 1830–1840 م، وهذا بعد سقوطها سنة 1837 م، من 10 مشاريع طرق، ثمانية منها لم تتجاوز طول 12 كلم واثنان منها خصص لربط العاصمة الجديدة للإدارة الفرنسية في الشرق (قسنطينة) بالبحر عن طريق عنابة على امتداد 143 كلم، و عن طريق سكيكدة 92 كلم [4]، وبذلك تكون عاصمة الإقليم مربوطة بميناءين ميناء عنابة و سكيكدة، بالإضافة إلى طرق أخرى، و إن قل امتدادها فدورها العسكري و التجاري يفرض على الإدارة الاستعمارية

---

[1] BAUDICOUR (L.): Histoire de la colonisation de l'Algérie, Challament –Ainé libraire – Editeur 1860, p 497.

[2] NOUSCHI (A.): op cit , p126.

[3] NOUSCHI (André), Constantine à la veille de la conquête française,in Cahiers de Tunisie , N° 11, 1955.P 378.

[4] BEQUET (A.): l'Algérie en…1848, Op-cit, p 137.

إنشائها، و نذكر ذلك على سبيل المثال لا الحصر، ربط سكيكدة (فليب فيل) بمينائها سطورة بطريق على امتداد 4 كلم[1] (**انظر إلى الخريطة رقم 25**)

الخريطة رقم (25): شكل يمثل الطريق الملكي الرابط بين ميناء سطورة ومدينة فيليب فيل ثم قسنطينة.



كانت سياسية الإدارة الاستعمارية في إقليم الشرق، هو ربط المناطق الإستراتجية الداخلية من عاصمة الإقليم أو حصون أو مراكز عسكرية بالموانئ و البحر، و هذا قصد التمويل و التموين العسكري في حالة المقاومة و تنشيط قطاع التجارة الخارجية نحو فرنسا، و مما زاد أهمية منطقة قسنطينة كمركز تجاري، أنها ربطت بالطريق

(1)BERTRAND (L.): 1838-1903 Histoire de Philippeville, imp administrative et commerciale moderne, Philippeville, 1903, p 90.

الجنوبي الذي يصلها ببسكرة عبر باتنة، و هو من الطرق المهمة من الناحية التجارية بحيث يربط تجارة الصحراء (التمر، المواشي) بالساحل عبر ميناء سكيكدة (سطورة)[1] ، وقد أنجز على مرحلتين المرحلة الأولى و تم فيها تعبيد الطريق الرابط بين سطورة و سكيكدة قسنطينة على مسافة 90 كلم، و قد شرع فيه مباشرة بعد غزو قسنطينة سنة 1837 م[2] ،و من أهم المناطق التي يمر عليها هذا الطريق سكيكدة الحروش ثم مستعمرة دان ريمون وصولا إلى قسنطينة عبر وادي الصفصاف[3] وتميزت أرضية هذا الطريق بأنها صلبة و كثيرة الإنحدار و التعرجات مما جعل الأشغال فيها بطيئة و خاضعة للصيانة الدائمة، حيث بلغت الأشغال بين سكيكدة و الحروش إلى 6 كلم خاضعة للصيانة من أصل 34 كلم إلى غاية 1851م[4] ، أين تمكنت مصلحة الجسور و الطرقات من تهيئة الطريق إلى غاية قسنطينة، و بقية المسافة الممتدة بين سكيكدة و قسنطينة تحت الصيانة.[5]

ولقد اكتسبت مدينة فيلب فيل هذه الأهمية التجارية لعاملين أساسيين ، تمثل الأول في انفتاح أحواضها المائية على البحر ، مشكلة بذلك واجهة مائية منبسطة شبه خالية من النتوءات الصخرية التي تعرقل حركة سير السفن التجارية ، إذ تعتبر واجهة سطورة أكثر انفتاحا بحيث يسمح بتنقل السفن التجارية الكبرى بسلاسة خلافا على ميناء القل، الذي كان الأتراك يجدون فيه صعوبة كبيرة .[6]

أما العامل الثاني فهو بري داخلي يتعلق بالارتباط الاستراتجي لمدينة فليب فيل أو سكيكدة بملتقى القوافل التجارية والطرق الجنوبية الشمالية، وكذا الشرقية، بعاصمة الإقليم قسنطينة، هذه الأخيرة التي كانت قبلة القوافل الصحراوية والقوافل القادمة من تونس عبر القالة وسوق أهراس وتبسة، وكذا القوافل القادمة من المقاطعة الغربية والوسطى

---

[1] Conseil général de la province de Constantine , session de 1858, Op-cit, p p 24-25-53 .

[2] HAUT (A.): Op-cit, p p 12-13.

[3] بوشامه (ليديا): الاستيطان والتراث العمراني الكولونيالي في مراكز واد الصفصاف في ولاية سكيكدة (الجزائر) ، دورية كان التاريخية ، العدد 21 – سبتمبر 2013، ص 108.

[4] HAUT (A.): Op-cit, p p 12-13 .

[5] Bequet (M.) : L’Algérie en 1848, Op-cit, p 137 .

[6] BAUDICOUR (L.) : De l’histoire de la colonisation, Op-cit, p p 212 -216 .

عبر الطريق الرابط بين الجزائر قسنطينة، الذي يعد من أهم الطرق التجارية الإستراتجية بحيث أعطت كل من هذه العوامل المتضافرة أهمية تجارية كبيرة، جعلت من قسنطينة أكبر سوق تجاري في إقليم الشرق هذا إن لم نقل في المستعمرة. [1]

و لقد تفطن الجنرال فالي إلى أهمية مدينة فيليب فيل وإلى دورها التجاري المهم في المنطقة، فأصدر أمر بوجوب ربطها بقسنطينة وترميم وتوسيع ميناء سطورة [2]، الذي لعب دور البوابة التجارية بين المدن الداخلية ذات المنتوج الزراعي والمعدني والميتربول وبعض الدول الأوربية ، وفي 23 أوت 1870م تم تدعيم الطريق المتمثل في الطريق الروماني القديم الذي يربط قسنطينة وسكيكدة، بعد تهيئته وتوسعته باعتباره ممرا بريا يشجع التنقلات البشرية والتبادلات الاقتصادية والتجارية بين الساحل والداخل، وأصبحت بذلك مدينة فليب فيل قطبا تجاريا إقليميا على مستوى الشرق الجزائري، وجعل منها واجهة بحرية وتجارية منفتحة على الخارج[3]، بتدشين خط حديدي* بين قسنطينة وسكيكدة، مما ساهم في فك عزلتها وسهل نقل البضائع، كما خدم بصفة كبيرة مدينة سكيكدة والتجارة الكولونيالية التي كانت بيد المستوطنين[4]،حيث كان يتم استقبال المنتوجات الآتية إلى مينائها الذي أصبح عبارة عن نقطة عبور أو وسيلة لاستغلال المجال المحلي والإقليمي لمصلحة الاقتصاد الفرنسي. [5]

---

(1) BERTRAND (Louis) : Histoire de philippeville, Op cit, p 11.

(2) بوشامة (ليديا): المرجع السابق ، ص 108 .

(3) DE MARCILLY (M.): Notice sur les vestiges de l'occupation Romaine dans le cercle de Philippeville, Annuaire de la société archoéologique de la province de Constantine , année 1855 , F. Guende , Libraire , Constantine , p p 20- 39 .

* فلقد قررت الإدارة الفرنسية تدعيمه بخط من السكك الحديدية وكان ذلك في عام 1854م حيث عرض كل من فريدريك Fréderic وأوجين لاكروا Lacroix Eugene مدعومين بجماعة إنجليزية (كلادستون هانكي، هوب)، وأخرى ألمانية (إيرلاجير، شميت، كونيقواتار) القيام بإنشاء سكك حديد على امتداد طولي يقدر بـ 87كلم، تربط سكيكدة وسطورة بقسنطينة أكبر نقاط التجارة في المستعمرة ، للتوسع أكثر انظر: حوحو رضا ، المرجع السابق ص 89.

(4) TUILLIER (Alphonse – Marie – Pierre) : Régime des chemins de fer Algériens, Thèse pour le doctorat , facultè de droit Universite dr Paris , 1900 , p 16-17-18

(5) Ib id.

وإثر النتائج التجارية التي حققتها فاعلية النقل على هذا الخط الحديدي، ازدادت أهمية الإسراع في مشروع تمديد بقية أجزائه نحو باقي أطراف الإقليم، حيث اكتمل إنشاؤه بصفة نهائية تقريبا عام 1876م.

أين بلغت حجم الصادرات والواردات من ونحو أوربا انتعاشا كبيرا، وهذا بفعل تطور شبكة النقل الداخلية وربطها بالموانئ ، حيث تتكلم الإحصائيات الرسمية على تنوع كبير في المواد المصدرة نحو فرنسا والدول الأوربية، إذ شملت الزيت والمواشي، والقمح والشعير والحبوب والصوف ... أنظر الجدول رقم (31).

الجدول رقم (31): صادرات الجزائر نحو فرنسا وأوربا قبل 1913 م

السلع	حجم الصادرات	القيمة بالفرنك
الخمور	4.758.562 هيكتولتر	146.564.000
الغنم	1.190.348 رأس	49.756.000
القمح	1.166.436 قنطار	33.360.000
معدن الحديد	1.363.400 طن	18.134.000
الشعير	945.302 قنطار	16.826.000
الفواكه	459.001 قنطار	16.559.000
التبغ	60.554 قنطار	13.288.000
الفوسفات	438.601 طن	13.158.000
الصوف بالجملة	97.006 قنطار	13.111.000
الفلين	41.914 طن	13.033.000
جلود مختلفة	52.441 قنطار	10.887.000

Source : G.G.A : le commerce et l’industrie de l’Algérie, imp, Orientale et F. Fontana, 1922, p 8.

ولم يؤثر تطور شبكات النقل على صادرات الجزائر وفقط ، بل مسى ذلك واردات المستعمرة من الميتروبول، فبعدما كانت في بداية الاحتلال مقتصرة على بعض المواد الكمالية للصناعة النسيجية والبن والسكر ، فرضت الأشغال العمومية الكبرى التي مست البنية التحتية وعملية الاستيطان والتعمير، جلب مواد البناء والأدوات التي كان

المستوطنون بحاجة إليها مثل: الخشب المصنع والحديد بالإضافة إلى كل الاحتياجات التي فرضتها عملية شق الطرق، وبناء شبكة السكك الحديدية في حد ذاتها (أنظر جدول رقم (32)

الجدول رقم (32): واردات الجزائر من الدول الأوروبية قبل 1913م .

السلع	حجم الواردات	القيمة بالفرنك
النسيج	118.086 قنطار	51.119.000
الآلات	ـــــ	29.387.000
السيارات	ـــــ	25.909.000
الأثاث	ـــــ	22.260.000
الفحم الحجري	530.622 طن	13.014.000
السكر	384.500 قنطار	13.871.000
الملابس	559.637 قنطار	10.338.000

Source : G.G.A : le commerce et l'industrie …, op cit , p 8

وبصفة عامة فإن تطور السكك الحديدية وشبكة الطرقات كأداة وظيفية في يد النظام الاستعماري بالجزائر في أواخر القرن 19م، كانت موظفة من أجل السيطرة وتوسيع الاستيطان، وتسهيل إقحام المستعمرة في الاقتصاد العالمي، إذ تعد شبكة المواصلات بنوعيها (الطرق والسكك الحديدية) من أهم وسائل النقل، التي تم بواسطتهما تخفيض تكاليف الشحن، وكذا النقل المنتظم للسلع بالجملة، وازداد دور خدماتها بأهمية الوقت في النشاط التجاري، فمثلا كان متوسط سرعة القطار من سكيكدة– قسنطينة، أقل مما كانت عليه في السابق، بحيث تنقل خلال 6 ساعات بالقطار، عوض العربة التي تستغرق يومين، هذا إلى جانب خفض التكلفة مقارنة بعربات النقل، واعتبر الخط الرابط بين سكيكدة وقسنطينة من أهم الفروع فيما يخص عائداته، وشكل فائدة أو حافزا لتجارة المستعمرة خلال فترة التسعينات من القرن 19م[1]، حيث حدثت تغييرات هامة في حجم المنقولات من سنة لأخرى، وهذا ما لاحظه بيردو عام 1891 م، الذي اعتبر خط

[1] حوحو (رضا): المرجع السابق، ص144–147–168.

سكيكدة– قسنطينة يعد أكبر نسبة في حجم حركة المنقولات، حيث كان لسكك الحديد والطرق المعبدة أهمية كبرى في نقل الحبوب من الموانئ نحو الأسواق الداخلية، أين استوردت كميات كبيرة من تمويل استهلاك المناطق الداخلية للمستعمرة.

و من المدن التجارية الكبرى لإقليم الشرق نجد أيضا مدينة عنابة، التي كان لها دورا هاما خاصة في تصدير الحبوب ، وذلك بفضل ميناءها وتاريخها الاقتصادي وعلاقاتها التجارية خاصة مع مدينة مرسيليا الفرنسية [1]، التي تم لها تأسيس "شركة الإفريقية" الفرنسية التي كانت صاحبة الامتياز التجاري بين ساحل المرجان ومرسيليا وكذا فرع الشركة التجارية التي أسسها نافتالي بوجناح ويوسف بكري وأخوه يعقوب سنة 1786 م، في الجزائر في عهد صالح باي ، حيث تم لهذه الشركة السيطرة على ميناء عنابة تجاريا واستغلاله لتصدير القمح والحبوب والخشب نحو فرنسا[1]، ولقد تفطن الفرنسيون للتاريخ الاقتصادي والتجاري لمدينة عنابة فسارعوا إلى مد شبكات الطرق المنطلقة منها نحو القالة وقالمة والحروش ، يريدون بذلك السيطرة على أخصب الأراضي المنتجة للحبوب والقمح [2].

وبحلول العقد الثالث من عمر الاستعمار في الجزائر، بادرت الإدارة الاستعمارية عملية التنقيب والبحث عن المعادن والثروات الباطنية، حيث توجت هذه العملية بنجاحات كبيرة وهذا لغنى المستعمرة بالثروات الباطنية المعدنية [3]، أين تم اكتشاف معدن الحديد.

وتأتي مناجم الشرق الجزائري وخاصة مناجم الونزة في مقدمة تلك المناجم من حيث الأهمية، وكانت مناجم الشرق الجزائري تحتل المرتبة الأولى في إنتاج الحديد وتساهم بنصف الإنتاج الجزائري، حوالي ثلاثة ملايين طن، وكانت مناطق الونزة وبوخضرة توفر ثلاثة أرباع تلك الكمية[4].

---

[1] عباد (صالح): المرجع السابق، ص 189.

[2] BOUYAC (René) :Histoire de Bône, Lecéne, Oudin éditeurs, Paris, 1892, p 327.

[3] G.G.A: État actuel de l'Algérie, 1862, Op cit, p 25.

[4] حليمي (عبد القادر): جغرافية الجزائر (طبيعية، بشرية، اقتصادية)، مكتبة الشركة الجزائرية، 1968، ص 134.

الأمر الذي فرض على الهندسة المدنية الفرنسية مد الطريق الرابط بين الونزة بونة وزرع شبكة مواصلات داخلية خاصة بمنطقة تبسة ، كل هذا من أجل تشجيع التجارة المعدنية نحو الخارج ورفع حجم الصادرات نحو الميتروبول من المعادن، حيث بلغت صادرات الحديد في سنة 1870م ما قيمته 168.421 طن، بقيمة 3.459.000 فرنك[1]، كما نشط استخراج الفوسفات في الجزائر بشكل كبير بفضل حاجيات الزراعة الأوربية المرتفعة باستمرار، أين تم تدعيم المنطقة خاصة بعد عجز الطريق الرابط بين تبسة عنابة على تلبية حاجة الفرنسيين المتزايدة لشحن ونقل هذ الثروات المعدنية، بخط حديدي وهذا للزيادة من عملية شحن ونقل هذه المواد المعدنية نحو الميناء، وفي ظل هذه التطورات الاقتصادية بدأت تتغير طبيعة الميناء التجارية من ميناء تغلب عليه عمليات تصدير الحبوب والمواد الزراعية إلى ميناء ذا قيمة ووزن كبيرين في التجارة الدولية المعدنية، وخاصة إذا ما علمنا أنه كانت له علاقات تجارية مع كل من ألمانيا بحجم تداول بلغ 91.000 طن من مادة الفوسفات، و انجلترا بحجم تداول 48.000 طن و اسبانيا 34.000 طن و هولندا 26.008 طن و النمسا و المجر 18.800 طن. [2]

أما في المقاطعة الغربية فمن أهم الطرق التجارية التي بادر الاستعمار الفرنسي في إنشائها هو الطريق الرابط بين مدينة وهران والمرسى الكبير ، حيث وصفها الجنرال في تقريره المرفوع إلى الحاكم العام بالجزائر قائلا : " لقد شقت في جبال أغادير طريق في منتهى الأهمية يربط المرسى الكبير و مدينة وهران، حيث يعتبر من أنشط الطرق التجارية، و قد منح التجارة تسهيلات كبرى من ناحية النقل و شحن البضائع نحو الميناء ، كون أن جغرافية البحر و حالته الطبيعية لم تسمح بخطوط بحرية ، مما يزيد من أهمية الطريق التجارية و العسكرية أن المنطقة دعمت بمشروع ميناء من طرف أمهر مهندسي الهندسة المدنية السيد PEZERAT M. الأمر الذي يجعلنا نتنبأ بعد تنفيذ

---

[1] جندلي (محمد) : المرجع السابق ، ص 69.

[2] SCHIFFMACHE (Louis): Les richesses minières de départemenet de Constantine, Alger, 1910, p11.

مشروع ميناء المرسى الكبير و ربطه بالطريق أن مدينة وهران ستتحول من أكبر و أهم المناطق التجارية للبحر الأبيض المتوسط [1]

وهذا من خلال مينائيها المرسى الكبير وأرزيو اللذان لعبا دورا كبيرا في تحويل سلع التجارة الفرنسية مع الصحراء نحو أوربا، لذا فلقد حاول الفرنسيون بسط سيطرتهم السياسية والاقتصادية على الصحراء الجزائرية، ولتحقيق هذا الهدف لم يدخر القادة العسكريون أدنى جهد عسكري ودبلوماسي لهذا الغرض، وكان من أهم الوسائل لبسط نفوذ الإدارة الفرنسية على الصحراء الجزائرية هو التحكم في طرقها التجارية، خاصة منها التي تربط الجزائر بالسودان الغربي، وكان للقطاع الوهراني طرف هام في هذه المعادلة بحيث أصبح ميناء أرزيو قبلة القوافل الصحراوية التي اتخذت من جيري فيل إحدى الأبواب القريبة لميناء أرزيو، ولهذا الغرض لم يجد الفرنسيون بدا في الاعتماد على التوارق كشريك تجاري على دراية بظروف ومسالك الصحراء [2].

لقد استدعى الفرنسيون شيخ التوارق الديني الشيخ عثمان لزيارة الجزائر العاصمة وقسنطينة خلال حكم الماريشال راندون 1857م، وهذا من أجل التوصل لاتفاق ودي يخدم المصالح الفرنسية التجارية في الصحراء، وتم تعزيز هذا باتفاقية 29 نوفمبر 1862م (انظر إلى الملحق رقم 19)، على عهد الماريشال الدوق دومالكوف، التي كان من أهم بنودها البند الثاني والثالث والرابع، حيث تنص هذه البنود بممارسة جماعة التوارق النشاط التجاري بحرية في كامل الأسواق الجزائرية، دون التضييق عليهم عسكريا أو ضريبيا، مع التزام التوارق بدفع المكوس العادية للأسواق مقابل تأمين الطرق الصحراوية لحماية القوافل الفرنسية في الصحراء الجزائرية، خاصة المتجهة نحو السودان الغربي [3].

لقد عملت اتفاقية غدامس على تنشيط التجارة الصحراوية في القطاع الوهراني والقطاع الأوسط لمدينة الجزائر، وهذا لتردد القوافل التجارية الفرنسية والتارقية على بابي الصحراء الأوسط على الطريق الرابط بين الأغواط المدية العاصمة ثم مينائها ، والباب الجنوبي

---

(1) DESMICHELS: Op cit, p 209

(1) G.G.A : Enquête sur le commerce et la navigation de l’Algérie , typographie Bastide, Alger, 1863, p 11-12 .

(2) Mission de Ghadamès…, Op cit, p 18-19.

الغربي على الطريق الرابط بين البيض (جيري فيل) أرزيو وميناًئها، كما عملت الإدارة الفرنسية على تدعيم الطريقين بخط حديدي موازي لكل طريق وهذا لزيادة كمية الشحن والسرعة مع التقليص من تكاليف النقل ، وما يحمله القطار من ميزات اقتصادية على العربات والقوافل[1].

1-3- التجارة والنقل البحري الداخلي:

وضمن طرحه مسألة التحكم في تجارة الأهالي المسلمين في الجزائر؛ يرى دي طوكفيل بأن " العناية بأمننا تجبرنا على إبقاء كل الموانئ على الشاطئ في قبضتنا وإبقاء هذا الأخير كّله تحت مراقبتنا، بحيث يصبح العرب غير قادرين على القيام بالمبادلات الضرورية إلا بإّتباع رغباتنا، حّتى يكون أكبر ضرر نسببه للعرب هو منع التجارة " [2]

وفي نفس السياق يؤكد هذا ألفريد ليقوي (Alfred Legoyt) بقوله:" ساحل الجزائر يمنح موانئ طبيعية ذات مراسي ممتازة " [3] ، وفي ذلك إشارة إلى إمكانية الاعتماد عليها كنقاط تبادل تجاري بين شرق وغرب المستعمرة، وهذا في ظل استحالة الاعتماد على النقل الداخلي البري ، وهذا لكون طبيعة التضاريس في المنطقة الساحلية وعرة جدا، فهذا يجعل " المواصلات البرية مستحيلة بين مدينة الجزائر وبقية المدن والسهول الساحلية" وهذا في نظر فرانسوا ماسبيرو [4].

كما يضيف هذا الأخير أيضا بأن التوجه من الجزائر إلى وهران كان " يقتضي إما السفر إليها عن طريق البحر أو التوغل في عمق البلد، بعيدا عن الساحل، أما مدينة قسنطينة الموجودة فيما وراء الكتلة الجبلية المنيعة مثل جبال البيبان الشهيرة المسماة بالأبواب الحديدية، فإن الوسيلة الوحيدة للوصول إليها هي التوجه عن طريق البحر إلى مرسى عنابة ثم السير بعد ذلك برا لعدة أيام " [5].

---

[1] بوعزيز (يحيى): مع تاريخ الجزائر ...، المرجع السابق، ص 123-124.

[2] دي طوكفيل (ألكيس): لمصدر السابق، ص40-41.

[3] LEGOYT (Alfred): op.cit, p 04.

[4] ماسبيرو (فرنسوا) ، سانت آرنو أو الشرف الضائع ، ترجمة مسعود حاج سعد، دار القصبة للنشر، الجزائر، 2007 ، ص 87 .

[1] ماسبيرو (فرنسوا) ،المرجع السابق .

وعليه تكون التجارة البحرية الداخلية لمستعمرة الجزائر منقسمة على الخط البحري (شرق– غرب)، وهذه المنتجات مقسمة على أهم الموانئ (العاصمة، وهران، عنابة (bone)، سكيكدة (philippe ville) ، و ينقل جزئيا ببواخر محلية [1].

إن هذا المحور للنقل البحري هو الذي كان ينشط الحركة التجارية، إلى غاية إنجاز الطريق الرابط بين العاصمة – وهران، لم تكن الحركة التجارية من العاصمة نحوOrlèansville تمر بواد الشلف، وإنما عبر ميناء تنس، ومن ثم نحو Orlèansville .سنة 1845م، تم تقدير التجارة البحرية ب 15.5 مليون ف.ف قبل أن تنزل إلى 13.5 مليون فرنك سنة 1846م. [2]

لقد كانت هناك ارتباطات مستمرة بين عنابة و وهران، العاصمة و عنابة مع اتصالات بدلس، بجاية، سكيكدة، و بين وهران و العاصمة متصلين بشرشال تنس مستغانم، وأرزيو . [3]

بالإضافة إلى ذلك فإن النقل الساحلي أضاف إلى ارتفاع الأسعار ، فقد لاحظ vector Berard سنة 1848 م ، أن سفن الشحن من الخمر سعتها 220 لتر تصل إلى ميناء العاصمة بسعر 52 فرنك، لكن إذا بعثت إلى قسنطينة يصل سعرها على 98 فرنك . [4]

ولقد كان هدف السلطات الاستعمارية هو توصيل التجارة إلى المناطق التي بها عدد معتبر من الأوروبيين، و يظهر ذلك في محاولة المكاتب العربية لخلق أسواق قرب المدن الساحلية (مستغانم، تنس، سكيكدة...) وغيرها، وهذا بغرض رفع نسبة الصادرات نحو فرنسا.

---

[1] BOYER (P.): L’évolution de l’Algerie mediane de 1830 à 1956, Paris, 1960, p 142.

[2] T.E.F: Algérie 1846-1849, Op cit, p 370.

[3] Ib id, p 238.

[4] VICTOE (Berard) : Indicateur général de l'Algérie, renfermant la description géographique, statistique et historique de chacune des localités des trois provinces, Bastide , Libraire , Alger , 1858, p 59.

في هذا الحين فإن السياسات العسكرية للمكاتب العربية، و تطور المواصلات والدور المهم للمراكز التجارية، كل هذا أدى إلى اختيار أسواق معينة ، و تطورها على حساب أسواق أخرى .[1]

2- دور مشروع خط المحور المركزي في تدعيم ومنافسة شبكة الطرق التجارية:

لقد أدى كل من حماس المعمرين و نمو الاهتمام بفكرة شبكة السكك الحديدية الجزائرية، كوسيلة نقل فعالة وضرورية لمستعمرة الجزائر إلى طرحها كقضية سياسية شغلت كل مجالس المستعمرة، الأمر الذي دفع وزارة الحربية إلى نشر تقرير هام، كان قد أعده المريشال فايون ورفعه إلى الإمبراطور حيث صادق عليه هذا بتاريخ 8 أفريل 1857 م، ليتحول بذلك إلى أول أرضية قانونية من طرف الإمبراطورية الفرنسية تعتني بمشروع شبكة السكك الحديدية بمستعمرة الجزائر، إذ تعتبر هذه الخطوة بداية زوال مرحلة الشك والتخوف لمستقبل التوسع الاستعمار في مستعمرتها، و لقد رسم هذا المشروع المخطط الأول لشبكة السكك الحديدية الجزائرية، والذي كان دعما لشبكة المواصلات الفرنسية الجزائرية وخاصة منها المسالك والدروب ،التي هيئت لتكون الطرق المستقبلية للبلاد .

حيث جاء في هذا التقرير مايلي[2] : (مقتطف من التقرير الشرفي 8 أفريل 1857): " سيدي : لا شك أن فخامتكم يؤمن بأن الوقت قد حان لتدعيم الجزائر بشبة السكك الحديدية ، وهذا لتطوير ودعم نشاطنا الزراعي ، وكذا تدعيم مصالح معمرينا في هذا البلاد ...

ولهذا الغرض فلقد ارتأينا أن تتكون الشبكة من :

أ – محور أساسي يمتد من الشرق إلى الغرب موازي للساحل، يربط المدن الأساسية في العمالات الثلاث ويصل إلى أهم مدن الأسواق الداخلية، شرقا يعني

---

[1] YACONO (X.): Les bureaux arabes, Op cit, p 356.

[2] TUILLIER (A.-P.) : Op cit, p 16 .

الجزائر العاصمة وقسنطينة وغربا بين الجزائر العاصمة و وهران، مع وجود خط نحو تلمسان مرورا بسيدي بلعباس .

ب – تفرعات متعددة تكون عمودية على المحور الرئيسي وتربط الموانئ به، وهذا بهدف ربط عنابة وسكيكدة بقسنطينة، بجاية بسطيف، تنس بالشلف، مستغانم وأرزيو بغليزان .

كما نحيطكم علما أن الأشغال ستنفذ تدريجيا وفقا لاحتياجات المستعمرة، كما سيتم إنجاز مختلف أجزاء هذا المشروع تدريجيا أي على حساب احتياجات الاستعمار "

ولقد أشارت نتائج الدراسات السابقة التي قام بها مهندسون، أن لدى المستعمرة ثلاث طرق ومعابر رئيسية لحركة السكان وتجارتهم، يمكنها أن تضمن بقاء ونجاح سكك الحديد وهي:

1- بين الجزائر العاصمة والبليدة .

2- بين قسنطينة وسكيكدة أكثر الطرق نشاطا في المستعمرة .

3- بين وهران و Saint dénis de Sig بحيث يسمح لنا هذا الخط بتصدير المنتجات الهامة لسهول سيق ، تليلات وأغريس. [1]

ولم يكن منح الرخصة الإمبراطورية لسكك الحديد الجزائرية في 1857م تلبية لطلبات المعمرين فحسب، بل تتجلى في أهداف متعددة عند تحليل التقرير وهي:

1- إن من أهم الأهداف التي سطرت لإنشاء الخط الجمركي هو إحياء المناطق المعزولة والنائية، وخاصة التي بها أراضي صالحة للزراعة، وهذا عن طريق ربطها بخط سكة الحديد الذي سيعطي حيوية جديدة للأراضي التي سيمر عليها، إذ ستتحول آليا إلى مناطق مستقطبة للسكان، ومن ثم تحفيز مستوى نمو النشاط الاقتصادي خاصة منه الزراعي، وهذا بعد أن أثبتت التجربة العملية لمهندسي شبكة الطرقات ارتفاع تكاليف الكثير من المقاطع الطولية فيها، وكذا صعوبة شقها، وهذا للخصائص الجغرافية التي تتميز بها المنطقة، حيث لوحظ فيما بعد ارتفاع سعر الأراضي المحاذية لسكة الحديد

---

[1] Maurice (A.B.) : Les chemins de fer Algériens, Op cit, p 09.

بعدما عرفت انخفاضا قبل ذلك، بهذا يكون لخط الحديد دور بارز في إحياء المنطقة حضاريا واقتصاديا[1].

2- ما سيساهم خط سكة الحديد في إنعاش قطاع التجارة ، وهذا على المستويين

- تمثل الأول في كونه استراتجيا، إذ سيمكن هذا الخط من الربط بين المناطق التجارية المتباعدة، والذي كان في السابق يتم التبادل التجاري فيما بينهما بصفة غير مباشرة، وهذا عن طريق وساطة ثالثة ، بالإضافة إلى الدعم الذي قدمه إلى شبكة الطرق، حيث عمل على خلق شبكة من الطرق محدودة الطول وهي المقاطع القصيرة التي أنشأت من أجل ربط مخازن سكك الحديد أو محطات القطار بمصادر السلع (مزارع ، الورشات والمصانع أو أسواق) [2].

-أما الثاني فيتمثل في التسهيلات التقنية التي سيوفرها خط الحديد لقطاع التجارة والمتعلقة بالشحن بكميات كبيرة ، وكذا شحن بعض السلع التي كان شحنها أمرا مستحيلا في السابق مثل: الأغنام والأبقار ، ناهيك عن سرعة التنقل التي ستختصر من مجال الرحلة الاقتصادية، التي كانت تدوم أياما إلى ساعات معدودة ، كما ستسمح بتخفيض تكاليف الرحلة بمستويات كبيرة.

3- تنشيط الحركات التجارية البحرية للمستعمرة، وهذا عن طريق ربط المدن الداخلية بالموانئ الثلاث الرئيسية : فليب فيل سطورة ، ميناء الجزائر وميناء وهران ، كما سيحقق المحور المركزي الرابط بين العمالات الثلاث الكبرى، وهران، الجزائر وقسنطينة وبهذا يحقق خط الحديد وحدة المستعمرة الاتصالية برا وبحرا، والتي سيتحقق بها التكامل الاقتصادي شرق غرب ، خلافا للوضعية التي كانت تعيشها من قبل، والتي تعتمد على عزلة ووحدة القبيلة المتقوقعة في الداخل دون الساحل كما سيسمح هذا المحور المركزي بتدعيم الموانئ بالكميات الضخمة من السلع، والتي ستشكل فيما بعد نواة التجارة الخارجية البحرية ، خاصة نحو الميتربول والأسواق الأوربية .

4- كما هدف مشروع الشبكة المقترح في مرسوم 8افريل 1857 م إلى ربط المناطق الجنوبية، ونقصد بها طرق القوافل الصحراوية بالشمال ، حيث الأسواق المحلية أو

---

(1) Maurice (A.B.) : Les chemins de fer Algériens, Op cit, p 09.

(2) TUILLIER (A.-P.) : Op cit, p 26.

الموانئ ، وهذا عن طريق الطرق التالية : قسنطينة – بسكرة ، الجزائر ـ الجلفة ، وهران – بشار ، بتفرعات رئيسية تنطلق من الخط الحديدي المركزي المتجهة نحو الصحراء والموازية لهذه الطرق الذي سبق ذكرها، بالإضافة إلى أنه سيبرز الدور الحضاري والاقتصادي للطرق المعبدة الرابطة بين الشمال والجنوب، والتي لم تكن لها أهمية كبيرة من قبل ولقد تجلى في ما جاء به أصحاب المشاريع السابقة على الخط المحوري وتفرعاته العمودية نحو الصحراء ، ومدى الأهمية الإستراتجية والاقتصادية التي يكتسبها هذا المشروع وهم السادة : Delavign Mac Carthy , Warnier et Serpolet حيث علقوا قائلين: " .. إن بناء سكك الحديد في التل (الشمال) يمنح للطرق العمودية الموجودة أهمية لم تكن تملكها من قبل ... " [1] ، حيث كان المحور المركزي ذو أهمية كبرى مما يسمح للإدارة الاستعمارية عن طريق هذا المحور احتلال التل الجزائري والسيطرة عليه كليا .

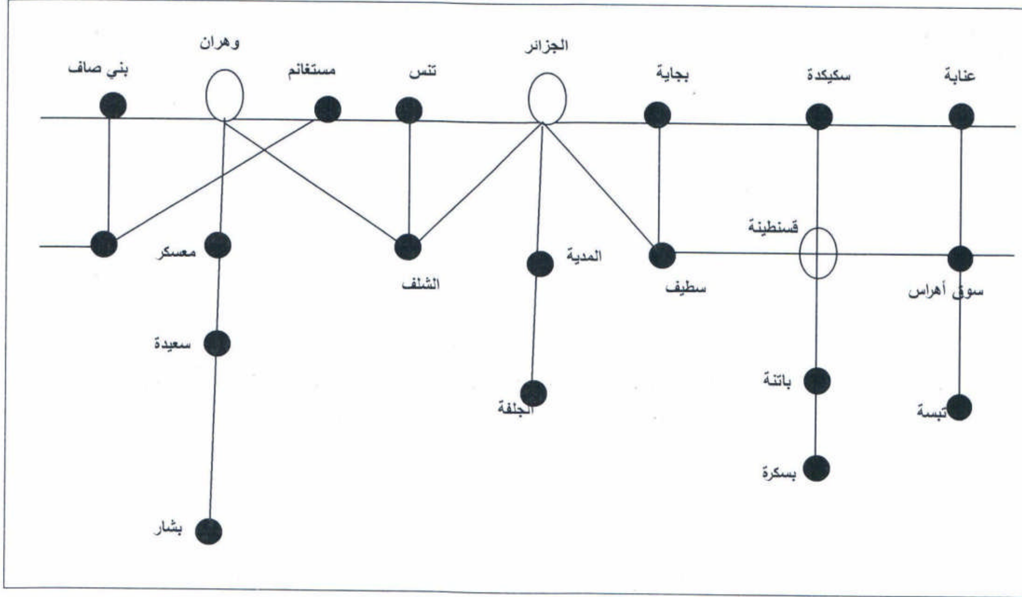
وهذا ما يوضح حقيقة أن المشروع لم يصمم لتتبع الطرق المباشرة، بل كان يهدف لضم كل المناطق الهامة حيث يعبر هذا المحور المركزي كل البلاد، من تلمسان إلى سهول تليلات وسيق Mena , Habra و الشلف، المتيجة، سهول ووديان بن سليمان حمزة، واد ساحل، Mdjana سطيف، واد الرمال، بومرزوق، واد زناتي وانتهاء بقسنطينة، وتعتبر هذه المناطق التي يمر عليها المحور المركزي من أخصب الأراضي الزراعية المروية في الجزائر[2].(انظر إلى الشكل التالي) .

---

[1] HAMEL (Louis) : Les chemins de fer Algériens - étude historique sur la constitution du réseau-le classement de 1857, Adolphe Jourdan libraire-éditeur, Alger, 1885, p 10.

[2] Ib id, p 11.

الشكل رقم (04) : يمثل المحور المركزي الكبير



المصدر : من إنجاز الطالب

ويعتبر مشروع المحور المركزي شرق – غرب تجديدا في البنية الاقتصادية التحتية للمستعمرة ، حيث سيلعب دورا فعالا في تغيير النشاط التجاري التقليدي من الشمال إلى الجنوب نحو الساحل ، إذ سيتحول اتجاه التجارة إلى شرق – غرب دون إلغاء أو التقليل من أهمية الاتجاه القديم شمال – جنوب، الذي كان يعتمد أساسا على الطرق البرية التي تم إنشائها من طرف الإدارة الفرنسية، هذا الأمر الذي أدى بمخططي (المحور المركزي) لأن يربطوا التفرعات العمودية على الساحل، ونقصد به نقاط التصدير والاستيراد أي بالموانئ بالمحور المركزي (rapport du Marchal Vaillant) اقتناعا منها بإمكانية تطور الحركة التجارية في الداخل أكثر مما هي عليه في السهول الساحلية التي تفتقر للأراضي الجيدة، خططت الإدارة الاستعمارية لإنشاء خطوط فرعية من الموانئ الرئيسية نحو السهول الداخلية والمحور المركزي .

ومع ذلك لم تكن فكرة المحور المركزي محل اتفاق جميع الأطراف الكل، فالرافضون لهذا المشروع كانوا متأكدين من أنه لن يلعب إلا دورا ثانويا، ولدعم رأيهم أكدوا على أن [1]:

أ – كانت المبادلات بين الجزائر العاصمة وباقي المحطات منعدمة، وهذا دون ذكر ما هي عليه بين هران وقسنطينة ، بالإضافة إلى أن المنتج الزراعي للعمالات الثلاث هو نفسه وهذا لن يولد حركة كبيرة في هذا الخط .

ب – يجري النشاط التجاري عموديا وليس بشكل مواز للساحل، فالروابط التجارية توجد بين المدن الساحلية والنقاط الداخلية.

جـ – لن يقدر هذا المحور على الصمود أمام المنافسة الاقتصادية للسفن والعربات (الملاحة البحرية والطرق) .

ولم تكن حجج المؤيدين لهذه الفكرة أقل إقناعا، فحسب ما يقولون فإن استمرار وصمود خطوط سكك الحديد لا يرجع إلى المبادلات التجارية بين المحطات الكبرى، ولكن يرجع إلى التجارة بين المحطات العادية في الخط ، كما أكدوا على أن ضعف حركة السلع والمسافرين راجع إلى غياب وسائل النقل الملائمة .[2]

ورد Duvernois عن الاعتراض الثاني بقوله أن الإحصائيات الرسمية لسنة 1856 م قد أشارت إلى أن الموانئ التالية : الجزائر، سكيكدة ، وهران تتقاسم نسبة 85 % من الواردات وحوالي 50 % من الصادرات، وحسب نفس الإحصائيات فإن السلع الواردة إلى الجزائر العاصمة توجه للبليدة ، مليانة ، الشلف غربا والمدية جنوبا ، أما السلع القادمة إلى وهران فترسل إلى تلمسان وإلى المناطق الموجودة بين الميناء الرئيسي والشلف ، أما في الشرق فتوجه من سكيكدة إلى قسنطينة ، سطيف والقبائل الكبرى وإلى جنوب العمالة (باتنة، بسكرة)، أما السلع المخصصة للتصدير فتأخذ الاتجاه المعاكس للوصول لهذه الموانئ . [3]

---

[1] DUVERNOIS (C.) : Les chemis de fer Algériens « in revue de l'orient de l'Algérie études colonies ». Vol.04, 1858, p 339.

[2] Ib id , p 340 .

[3] Ib id, p 340 .

وهكذا نجد أن الطرق المشار إليها في إحصائيات 1856 م قبل ظهور سكك الحديد، هي نفسها اتجاهات الخط المركزي

3-التجارة في الجنوب:

إن المتتبع لمسار السياسة الفرنسية، يدرك مدى حرصها على منافسة بريطانيا في مجال التجارة عبر الصحراء الكبرى، واعتبرت الصحراء الجزائرية بمثابة حجر الزاوية للتحكم في منافذها التجارية الأفقية والعمودية .

ومنذ 1844 اصدر البرلمان الفرنسي قانونا يقضى بمد منطقة الاحتلال نحو الجنوب والارتكاز حول مراكز المبادلات بين الشمال والجنوب في كل من سبدو، سعيدة تيارت وبوغار وبسكرة التي كانت مفتاح التجارة الصحراوية من الجهة الشرقية .[1]

بتزايد أهمية الاقتصاد ازدادت أهمية المواصلات ، وتم اقتراح سلسلة من المخططات لجذب ومراقبة التجارة الصحراوية عبر الروابط الموجودة بين الجزائر والسودان بخط حديدي عابر للصحراء، فالبنسبة لصحراء الجزائر تم القيام بمثل هذه المحاولات قبل وجود السكك الحديدية، وتم التوصل في نوفمبر 1862م إلى اتفاق مع زعماء الطوارق الذين سمحوا بحركة تجارية حرة للتجار الأوربيين في الجنوب، ووعدوا بتوجيه تجارتهم الخاصة نحو أسواق الشمال الجزائري المحتل [2]، تبع هذا بأول رحلة تجارية وعلمية في 29 ديسمبر 1873 – 2 جوان 1874 م يقودها Paul Soleillet سنة 1876 م، بعد 1877 م تمت محاولات لوضع أول معرض في الصحراء وكان ذلك بورقلة ، غرداية أو متليلي في مجهود لجلب التجارة لكن فشل كل ذلك [3].

هذا ما دفع الإدارة الفرنسية إلى ضرورة خلق سلاسل من الوكالات التجارية في جنوب مقاطعة قسنطينة، للمتاجرة مع الصحراويين بتدعيمها بخط سكة حديدية كوسيلة نقل

---

[2] جمال قنان : قضايا ودراسات في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر... المرجع السابق، ص 141.

[2] A.N.O.M : F12/6920 : Convention commercials avec les Touargs 26 Novembe 1862.

[3] Chambre de commerce d'Alger 1874 : Exploration du Sahara central : voyage de Paul Soleillet d'Alger à l'oasis d'In-Çalah, Alger, 1874. p12.

أساسية[1].(انظر للملحق رقم 25) ، وهذا عن طريق تمديد الخط الرابط بين قسنطينة – باتنة باتجاه بسكرة ، وخط أرزيو – سعيدة باتجاه المشرية ثم عين الصفراء ، إضافة إلى الخط الرابط بين الجزائر العاصمة بالجلفة باتجاه الأغواط، حيث تعتبر كل هذه التمديدات من أهم الشرايين التجارية المتوجهة نحو الصحراء، وكذا وسائل لنقل التجارة في الجنوب نحو المناطق الشمالية المحتلة، وذلك بقطع طرق مؤدية إلى تونس أولا ثم إلى المغرب ثانيا، كما يعتبر خط التوغل البرواقية – الأغواط من أهم الخطوط التي تم التركيز عليها من طرف غرفة تجارة العاصمة، وهذا باعتباره خطا استراتجيا ذا أهمية تجارية (**انظر إلى الملحق رقم 26**) فشل السياسات كان واضحا بعد ظهور الأسواق الحرة ، وهي الغير محاسبة ضريبيا على حافة الصحراء سنة 1896م (تم وضع الرسوم للأسواق الحرة بمقتضى مرسوم 17 سبتمبر 1896 م)، بالإضافة إلى نقص وسائل الاتصال السريعة والاقتصادية، وصعوبات النقل لمسافات طويلة وتكاليف المستكشفين العسكريين (Les éclaireurs) المفروضة على التجار الأوروبيين، كانت معوقا للتجارة الحرة[2]، فالبنسبة للفرق المهتمة في مقاطعة قسنطينة، تمثل الحل في إنشاء خط بسكرة – ورقلة ، بينما المجلس العام للعاصمة كان مقتنعا بأن التجارة الصحراوية لن تتطور إلا بإدخال أسعار منخفضة في الخطوط الجنوبية. [3]

وهكذا لم تتغير سياسة الاستعمار في السكك الحديدية بنية التجارة الصحراوية ، ولا إعادة جلب القوافل التي هربت من الشمال الجزائري منذ بداية الاحتلال الفرنسي لكن ظل الخط العابر للصحراء Transaharien موضوع نقاش لدى الإدارة الفرنسية إلى غاية حلول القرن الجديد .

---

[1] A..N.O.M : F80/1761:Gouverneur Générales au Ministre de l'intérieur 12 Février 1873.

[2] Chambre de commerce de Constantine , 1897-1898

[3] Ib id.

3-1- دور المكاتب العربية في التجارة الصحراوية:

لقد زودت الإدارة الفرنسية المكاتب العربية* بصلاحيات واسعة، بحيث كانت تخضع إلى سلطة الجنرالات وفي بعض الأحيان إلى الحاكم العام مباشرة، وكان دورها يتجسد في مراقبة الأهالي ومحاولة نشر الاستقرار في البلاد ، حيث كانت تعمل على إخضاع القبائل المناهضة للاستعمار والسهر على تنفيذ قرارات القيادات وسياستهم المطبقة على الأهالي [1] ، وما يؤكد ذلك رسالة الإمبراطور نابليون الثالث إلى الحاكم العام للجزائر ماكماهون، الذي كان يحثه فيها على أن تكون هذه المكاتب العربية مكونة من رجال

* تعود نشأت المكاتب العربية إلى السنوات الأولى للاحتلال عندما أحدثت مكاتب الشؤون العربية خلال سنة 1833 على عهد الحاكم افيزار Avizard وأوكلت له مهمة التكفل بالمراسلات والعلاقات مع العرب خارج المدن، ثم أنيطت بها ترجمة الوثائق المتعلقة بالسكان العرب في الريف، وأسندت مهمة الإشراف عليها إلى الضابط لاموريسيار (1831-1834) ، ثم صار ينصب على هذه المكاتب ضباط لهم دراية بعادات وتقاليد الجزائريين ابتداء من 1834، استكملت المكاتب العربية تنظيمها بفعل القرار الوزاري الصادر في أول فيفري 1844 الذي حدد مهام مدير الشؤون العربية لإدارة مصالح وشؤون الجزائريين خارج المدن تحت إمرة وسلطة ضابط عام برتبة عقيد وهو الحاكم الأعلى في كل منطقة من التراب الجزائري ، ولقد تطور أداء المكاتب العربية بفعل التحسينات التي أدخلت عليها أثناء الحكم العسكري التي خضعت له الجزائر على عهد الإمبراطورية الثانية بفعل قرار 7 جويلية 1864 ومنشور 21 مارس 1867 ، فأصبحت تتماشى وأهداف سياسة الإمبراطور نابليون التي التزم بتطبيقها الجنرال " ماكماهون" والتي تقوم على العمل على جعل الجزائر " مستعمرة أوربية ومملكة عربية ومجال استغلال رأسمالي أوربي"، وقد عارض المعمرون الأوربيون بالجزائر هذا التوجه لأنهم كانوا يريدون الاستحواذ على المزيد من الأراضي ، وإبعاد الجزائريين عن مجالات الحياة العامة ، فطالبوا بإلغاء الحكم العسكري للجزائر وهو الأساس الذي تقوم عليه المكاتب العربية ، ونادوا بإلحاق الجزائر مباشرة بفرنسا 1864، وعندما تحقق لهم ذلك مع سقوط نابليون الثالث 1870 وتمكنوا من السيطرة على مقدرات الجزائر رأوا في المكاتب العربية وسيلة عفا عليها الزمن، فهي من بقايا الحكم العسكري، ولم تعد تفي بالغرض المرجو منها ، فأدخلت عليها تحويرات أفقدتها صلاحيتها ومهدت لإلغائها من مناطق الشمال فانحصرت أساليبها وتنظيماتها في أقاليم الجنوب الصحراوية التي ظلت تحت الحكم العسكري إلى السنوات الأخيرة من الوجود الفرنسي بالجزائر، انظر: سعيدوني(ناصر الدين): الجزائر منطلقات وآفاق، ط 1 ، دار الغرب الإسلامي ، بيروت لبنان ، 20 ، ص ص 26، 27 ، 28 .

[1] غرانميزون (أوليفي لوكور): الاستعمار الإبادة تأملات في الحرب والدولة الاستعمارية، .ترجمة نورة بوزيدة، دار الرائد للكتاب، الجزائر، 2007، ص 283 .

الجوسسة والمخابرات، وهذا من أجل الرقابة الشديدة واللصيقة لتحركات القبائل الجزائرية وفي نفس الوقت إيجاد طريقة للتعامل والتعاون لهذه القبائل مع الإدارة الفرنسية، خاصة في المجال الأمني والاقتصادي[1]، من خلال السعي في الاتصال بالقبائل الصحراوية وذلك بعقد صفقات بين التجار الفرنسيين والأهالي المقيمين بالصحراء، وبإقامة مبادلات بين الأهالي وبلاد السودان، محاولة بذلك تصريف المنتوجات الفرنسية[2]، حيث كانت الصحراء عبارة عن سوق مكتظة بالقوافل المتجهة كل الاتجاهات المتنقلة بأنواع البضائع والسلع، فالقوافل تأتي من تمبكتو، ومن غدامس والتشاد محملة بمختلف السلع، كذلك قوافل العرب والأتراك وقوافل البربر(القبائل) من الشمال، وقوافل أخرى تأتي من القصور والواحات الغربية مثل واحات وادي ريغ والواحات المجاورة لها، ويذكر Felix أنه كل صباح تقام بورصة وسط المدينة تجلب السماسرة والتجار، واليهود وتجري بها عملية صرف النقود [3]، وكل هذه التعاملات التجارية كانت تتم تحت رقابة شديدة من طرف المكاتب العربية، التي كانت تمثل السلطة الفرنسية في هذه الأسواق، وإن دل هذا على شيء فإنما يدل على قوة النشاط التجاري والتبادلات التجارية الصحراوية بالمنطقة ويذكر أنه كان هناك تنافس كبير بين التجار اليهود وبني ميزاب، فكانت تجارتهم تنتعش تارة وتهبط تارة أخرى خاصة خلال المواسم التجارية الكبرى بمنافسة البضاعة الخارجية لها.

ولعل من المهام الرئيسية التي أسندت لهذه المكاتب هي :

– الحرص على إقامة الأسواق لأجل التحكم في معظم القبائل، من منطلق أهمية المنطقة وضرورتها الاستعمارية، وهذا ما حصل مع سوق تيارت الذي أقيم قرب مركز الدائرة ، ويعتبر السوق الوحيد الذي تأتي إليه القبائل التلية والصحراوية بجبل عمور لقضاء حاجاتها الاقتصادية وإقامة مبادلاتها التجارية وصفقاتها [3]، أما في سعيدة فكان يتواجد بها – حسب تقارير المكتب العربي لسنوات الستينات، سوقان الأولى بقرب

---

[1] بوعزيز (يحي): كفاح الجزائر من خلال الوثائق ، دار البصائر للنشر والتوزيع، .الجزائر،2009 ، ص 127.

[2] A.N.O.M, H22/26 : G.G.A, Service civiles, l'Algérie « Commerce avec le soudan »

[4] DESSOLIERS (F) : Op-cit، p 79.

[3] A.N.O.M, F80/1170 : Cercle de Tiaret, Rapport 4 éme trimestre 1853.

مركز الدائرة والثانية بوزيرت، وهما بدورهما قبلة القبائل الصحراوية للتبضع، كما يعمل المكتب العربي على تحديد السلع والبضائع المراد المتاجرة بها[1].

إلى جانب مهمة الإشراف والتنظيم بالأسواق يمتد دور ضباط المكاتب العربية إلى ضرورة توفير الأمن والاستقرار، على أساس أنها من شروط التجارة الداخلية، فالسلطات الفرنسية كانت تلح دائما على الطاعة والهدوء حتى تؤمن الطرقات ، ويتردد بذلك الناس على الأسواق لأجل البيع والشراء[2]، كما عملت على توفير المرافق والهياكل التي تسهل من عمل المترددين على الأسواق، بإقامة فنادق الراحة على حافة الطرقات[3]، مثل فندق سفيسفة والخنق العزيز اللذان تم إقامتهما على طريق سعيدة جيرفيل، حيث تم تجهيزهما بالمؤونة كما كانا يتمتعان بسلطة رقابية ودفاعية تحميهم من أي هجوم من طرف القبائل الثائرة ضد وجود الاستعمار في الجنوب الجزائري[4]. كما أقيم على طريق تيارت مستغانم مقهى بتامدة، وكلها مرافق هيئت لصالح التجار الأوربيين واليهود، الذين يترددون على الأسواق لشراء الصوف أو المواد الأخرى خاصة الإفريقية [5]، كما قامت بإنشاء الطريق الحديدي ببسكرة وورقلة فأهمية هذا الخط بالنسبة لفرنسا وإصرارها على مده وتأكيد البعض على ضرورته يعبر صراحة على أهداف فرنسا الاستيطانية بالمنطقة:

1- سوف يساهم هذا الخط في تسهيل حملات الغزو والسيطرة على الصحراء فسكة الحديد تمكن من النقل السريع للجيوش إلى أي مكان من الصحراء الشرقية والقضاء على الثورات والانتفاضات.

2- كان لفرنسا أهداف أوسع وأعمق وأبعد في إنشاء هذا الخط، حيث كانت تود أن تصل إلى السودان وبحيرة تشاد بحيث سيمكنها من احتلال أهم المراكز الصحراوية وبالتالي السيطرة على المبادلات التجارية الصحراوية.

3- تسهيل المبادلات التجارية وتوسيع الحركة التبادلية فلم تعد موسمية.

---

(1) A.N.O.M, G.G.A , 25 J /9 : Cercle de Saida, Rapport 1éme trimestre et 2éme trimestre 1869.

(3) أبو قاسم (سعد الله) : الحركة الوطنية الجزائرية (1860-1900)،ج 2، ص 71.

(4) نوشي (أندري) : المرجع السابق ، ص 194 .

(5) A.N.O.M,G.G.A , 25 J /9 : Cercle de Saida, Rapport 1er trimestre 1859 et Rapport 1 er trimestre 1860.

(5) A.N.O.M, G.G.A , 26 J /8 : Cercle de Tiaret, Rapport 1 éme trimestre 1862.

4- يمر خط سكة الحديد على أهم الواحات: الزيبان، واد ريغ وورقلة، تعتبر أكبر الواحات المنتجة، وتربط كذلك بين بني مزاب وسوق في الشرق وبين السودان والقرارة في الصحراء من جهة الغرب.

كما اهتمت المكاتب العربية بإقامة وفتح طرق في نقاط إستراتيجية منها: طريق تيارت مستغانم الذي يعتبر من الطرق ذو أهمية اقتصادية، مما يفتح المجال لتنشيط التجارة وتوجيه السلع إلى أوربا خاصة الحبوب والصوف، كما عملت الإدارة الفرنسية على ترميم وتوسيع الطرق الوعرة منها طريق سعيدة جيرفيل في نقطة الشط الشرقي لتسهيل تنقل السيارات. [1] (انظر للملحق رقم 27) ، و فرض الأمن فيها من خطر قطاع الطرق وضمان سلامة وسلاسة التبادلات التجارية مع الأهالي ، خاصة منها القوافل التجارية القادمة من الصحراء عن طريق معابرها الرئيسية : بسكرة – قسنطينة ، الأغواط – الجزائر ، بشار – وهران. [2]

4- التجارة الخارجية:

أما التجارة الخارجية فقد انحصرت تقريبا في فرنسا. فقد توقفت التجارة مع الدول الأوروبية الأخرى، و كذلك مع المغرب و تونس و سورية و اسطنبول، كما توقفت التجارة مع افريقية بعد أن أصبحت طرقها غير آمنة نحو الشمال , أما مع الجنوب فقد استمرت التجارة و كان لها إدلاء، و كان يشترك فيها عدد كبير من التجار و المهربين و في السنوات للاحتلال كانت التجارة غير متوازنة ،فهي مقيدة بالجمارك بالنسبة للصادرات الجزائرية نحو فرنسا و هي حرة بالنسبة للواردات الفرنسية إلى الجزائر . وبقي ذلك إلى سنة 1851 و في هذه السنة صدر قانون يرفع الدفع الجمركي على البضائع الجزائرية الداخلة إلى فرنسا مثل الماشية و الحوامض و الخشب و الحبوب والمرجان و القطن و المعادن. أما السلع الأخرى غير الجزائرية فإنها كانت تخضع

---

[1] A.N.O.M , G.G.A., 26 J /8 : Cercle de Tiaret, Rapport de 1862, Rapport de cercle de Géryville 1859 et A.N.O.M, F 80/1170 : G.G.A., Subdivision de Mascara , Rapport de 1 er semestre 1/1/au 30/06/1858 .

[2] فركوس (صالح) :إدارة المكاتب العربية والاحتلال الفرنسي للجزائر في ضوء شرق البلاد 1844- 1871 ، منشورات جامعة باجي مختار، عنابة، 2006، ص 20.

للتعريفة الجمركية كما في فرنسا نفسها. و يعني قانون سنة 1851 تحقيق ما سمي بالوحدة الجمركية بين الجزائر و فرنسا. و قد أكد قانون سنة 1867 على ذلك أيضا ونص على إعفاء البضائع الجزائرية في الموانئ الفرنسية من دفع الضريبة دون استثناء و كذلك بالنسبة للبضائع الفرنسية في الجزائر , باستثناء السكر و القهوة .[1]

فقد عملت فرنسا في تجارتها الخارجية على أن تجعل الجزائر سوقا لمنتجاتها المصنعة ومصدرا للتزود بالمواد الأولية والغذائية، وهذه الأخيرة كانت تقدم لتموين الجيوش الفرنسية، ولتحقيق هذا الغرض عملت السلطات الفرنسية على اتخاذ مجموعة من الإجراءات، وكانت في مقدمتها القضاء على المنافسة الأجنبية للسلع الفرنسية في السوق الجزائرية، وذلك بفرضها لرسوم جمركية على البضائع الأجنبية الواردة إلى الجزائر، أما الواردات الفرنسية فلا تخضع لهذه الرسوم وهذا مقابل توجيه الصادرات الجزائرية نحو أسواق الميتروبول، وذلك بعدم خضوعها للرسوم الجمركية وتسخير السفن الفرنسية لنقلها، بالإضافة إلى تمويل ودعم مشاريعها الإنتاجية في الجزائر بحيث تكون مكملة لإنتاج فرنسا. [2]

ولقد اعتمدت السلطات الاستعمارية في تجارتها الخارجية على المناطق الساحلية بحيث كان للمدن الساحلية دورا كبيرا في تدعيم التجارة الخارجية ، وهذا لما تحتويه من هياكل وبنى تحتية تخدم هذا القطاع ، وفي ذلك إشارة للموانئ وشبكة الطرق التي تربطها بالأسواق الداخلية ، بالإضافة إلى الدور التجاري الذي قامت به عنابة وميناء وهران.[3]

و منذ سنة 1853 سمح الفرنسيون أيضا بإعادة المتاجرة مع تونس و المغرب بشرط مرور البضائع بأماكن محددة لكل بلد. كما أن البضائع الجزائرية المتبادلة مع هذين البلدين كانت تخضع لنفس الشروط.

---

[1] أبو قاسم (سعد الله) : الحركة الوطنية الجزائرية (1860–1900) ، ج 1 ، المرجع السابق ، ص 72 .

[2] رزاقي (عبد الرحمان) ، المرجع السابق ، ص 13–14

[3] Billiard Luis : Les ports et la navigation de l’Algérie, La rose, Paris, 1930, p. 21, 22.

و قد حددت تلمسان و ندرومة و مغنية لمرور البضائع المغربية، و حددت قالمة و بسكرة و سوق أهراس و تبسة و العين البيضاء لمرور البضائع التونسية. و كان اهتمام الفرنسيين بالصحراء ابتداء من الخمسينات قد جعلهم يفتحون الطرق التجارية مع افريقية (السودان) و دواخلها. و قد حددت البيض(الأبيض سيدي الشيخ) , و الأغواط و بسكرة كمراكز انطلاق و استقبال للقوافل سنة 1860. و كانت أول قافلة افريقية / سودانية وصلت إلى العاصمة في مايو 1861 و كانت محملة ببضائع منها ناب الفيل و أنواع البخور و جلود الفيل و الفول السوداني.[1]

ولتدعيم عملية انتشار وتداول العملة الفرنسية للجزائر، رأت الإدارة الفرنسية ضرورة تكوين بنك مصرفي فرنسي خاص بالجزائر في عام 1851م.[2]

فعلى العموم نستطيع القول أن العملة الفرنسية في الجزائر كانت تسير وفق التوسع التدريجي للجيش الفرنسي، حيث لاحظنا انتشار التداول بها كان مقتصرا في بداية الاحتلال على المدن الساحلية، وبالتوغل التدريجي للجيش وتحكمه في الأسواق الداخلية بدأت هذه الأخيرة تعرف تداولا محدودا بين التجار الأهالي والمعمرين الأوروبيين.

كما تفطنت السلطة الفرنسية إلى أهمية التجارة الصحراوية فعملت على التحكم في قوافلها، وهذا عن طريق مد مسالك شبكة الطرق إلى تخوم الصحراء، وهذا لبسط سيطرتها وتحكمها في القوافل التجارية الصحراوية، حيث تذكر المصادر التاريخية أن شبكة الطرق وشبكة السكك الحديدية، قد وصلتا في بداية القرن العشرين إلى تقرت بالنسبة للصحراء الشرقية وإلى الجلفة والأغواط وغرداية، بالنسبة للباب الأوسط للصحراء أما في الجنوب الوهراني فوصلت إلى غاية البيض، وهي المنافذ الثلاث للقوافل الصحراوية نحو الشمال.[3]

---

[1] أبو قاسم (سعد الله) : الحركة الوطنية الجزائرية (1860-1900) ، ج 1 ، المرجع السابق ، ص 72 .

[2] AGERON (Ch. R) , Histoire de l’Algérie et contemporaine , op cit , p 25-26.

[3] CARETTE (E) , du commerce de l’Algérie …., op cit , P 31-38.

وتذكر المصادر أن الحكم في هذه المدن لازال عسكريا تحت إدارة المكاتب العربية كما تم لها إدخال النظام النقدي الفرنسي خاصة في المدن المتاخمة للصحراء وبذلك ظهرت أسواق مالية وبورصات لتداول للسلع الصحراوية بالفرنك الفرنسي. [1]

[1] بوعزيز (يحي)، مع تاريخ الجزائر في الملتقيات.... ، المرجع السابق ، ص 355

الفصل الرابع:

دور شبكة الطرق في توسع الاستيطان الفرنسي في الجزائر

قام الاستيطان الأوروبي على الهجرة، وهي ظاهرة بشرية تاريخية مرتبطة بعدة ظروف تعود أساسا إلى السياسة العسكرية والاقتصادية للاستعمار، لتتضاعف في بداية النصف الثاني من القرن 19م نتيجة لهذه المتغيرات، وتعد الجزائر من أهم الحقول الخصبة للهجرة في شمال إفريقيا، التي لها علاقة بنجاح البرجوازية في أوروبا ،الأمر الذي أدى إلى البحث عن مواطن نفوذ خارجية للتصدير والاستيراد[1] .

كانت سنة 1830 م بداية قوية للهجرات الأوروبية، وهدفها البقاء في الجزائر فظهر المستوطنون بجانب المواطنين، حيث كرست السلطات الفرنسية لهذا التوسع العديد من المخططين والمهندسين فرنسيين وأوروبيين، إذ انطلق هذا المشروع التوسعي من فكرة مفادها (إن الأراضي غير الأوروبية تعد مناطق خالية من الحضارة، فهي ملائمة للاستعمار)، وكانت وراء تنفيذ هذه الفكرة مدارس كثيرة، منها المدرسة السانسيمونية والتي من أبرز منظريها إميل إمريت وإسماعيل أوربان[2].

ولتشجيع الهجرة الأوروبية نحو المناطق الساحلية، قامت سلطات الاحتلال الفرنسي بخلق العديد من المراكز العمرانية، على حساب الأراضي التي تم مصادرتها من أصحابها الأصليين، لتقدم للجاليات الأوروبية الراغبة في الاستقرار بالجزائر[3]، وتم نقلهم نحو مناطق الاستيطان المخصصة لهم للاستقرار في أحياء المدينة المنشأة على النمط المعماري الأوروبي من قبل الجيش الفرنسي، أو في الأرياف حيث وفرت شروط نجاح الاستيطان الفلاحي، الأمر الذي ساعد على تشكل طبقة إقطاعية أوروبية في الريف ذات ملكيات واسعة، بينما في المدن ظهرت طبقة برجوازية أوروبية مسيطرة بالجزائر[4].

---

(1) DUVAL(Gules), l'Algérie et les colonies Françaises, Librairie Guillaumin et C^{ie}, Paris , 1877 , p59.

(2) EMERIT (Marcel) ,Les saint-simoniens en Algérie. Edition les belles letters,Paris,1941, p 59–57 .

(3) عميراوي أحميدة، من تاريخ الجزائر الحديث، ط 2 ، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر 2009 ص– ص66–67.

(4) حربي محمد، الثورة الجزائرية سنوات المخاض، ترجمة نجيب عياد ، موفم للنشر، 1994، ص81.

جرت في الفترة الأولى من الاستعمار عمليات متعددة ، كانت تشير بوضوح إلى التخطيط الشامل للاستحواذ على المجال الوطني، على المديين المتوسط والبعيد ، هذا التخطيط استهدف _كما هو معلوم_ الريف الجزائري، بدءا بسهوله الخصبة كما هو الحال بمنطقة المتيجة ، والشلف ومستغانم ، ومعسكر ... الخ ، وكذا السهول العليا الشرقية كمنطقة : سطيف ، قسنطينة عنابة ...إلخ . [1]

امتد التوسع من خلال الصيغ التشريعية المتعددة، وفرض آليات يمكن بواسطتها الاستيلاء على أجود الأراضي لتهيئة مجالات يوطن فيها عمرانا معدا لاستقبال الجالية الفرنسية، وإيوائها بالدرجة الأولى ثم الأوروبية فيما بعد [2].

---

[1] عثمان فكار : الاستيطان العمراني الفرنسي في الريف الجزائري (مقاربة سوسيولوجية) ، مجلة دمشق ، العدد 3-4 ، 2013 ص 589 .

[2] لعبت التشريعات العقارية الاستعمارية دورا في انتزاع الملكية العقارية ومصادرة الأراضي لتوزع على ملاكين جدد استقدموا من مناطق مختلفة من أوربا وخلال فترة قصيرة تم إصدار عدة تشريعات بمقتضاها تم مصادرة وانتزاع الملكيات، عن طريق العديد من القرارات والمراسيم التي من أهمها :

1) قرار مصادرة أراضي العرش في سنة 1832

2) مرسوم 22 جويلية 1834والتي حدد الوضعية القانونية للجزائر بالنسبة لفرنسا والأراضي التي ستطبق عليها النصوص التشريعية

3) قرار أكتوبر 1844 لمصادرة أراضي الأوقاف

4) قرار 3 جويلية 1846 لمصادرة أراضي القبائل الرحالة

5) مرسوم 21 أوت 1846 الخاص بمصادرة الأراضي التي ليس لها سندات ملكية ، وكذا الأراضي البور

6) قرارات 1871 لمصادرة أراضي الأشخاص الذين ساهموا في ثورة المقراني والشيخ الحداد وغيرهم.

هذه القرارات والمراسيم وغيرها زعزعت توازن المجتمع بشكل خطير وراحت الأرض تشهد تناقص تدريجيا، وقد ترتب عن ذلك استحواذ المعمرين لأكبر من 2.700.000 هكتار، وقد كان نهب الاستعمار للأراضي كبيرا، حتى أن هذه القوانين والمصادرات رأوا فيها أنها لم توفر لهم إلا النزر اليسير فجاء قانون وارني (warnier) في 26 جويلية 1873 ليخضع جميع الأراضي إلى التشريع الفرنسي وليدعم تلك المصادرات الجماعية وكان هذا بهدف فرنسة كل الأراضي، أنظر: عدي الهواري المرجع السابق ، ص 66؛ أنظر أيضا: حسن بهلول: الغزو الرأسمالي الزراعي للجزائر ومبادئ إعادة تنظيم الاقتصاد الوطني حتى الاستقلال، المؤسسة الجزائرية للطباعة، الجزائر، 1984،ص 125 .

وهكذا تجلت ملامح العمران الكولونيالي تدريجيا على مستوى مناطق عدة، فالشريط الساحلي على سبيل الذكر لا الحصر بدأ على شكل مجمعات سكنية في مناطق حضرية، مخصصة لهذا الغرض، وقد برز بذلك إلى الوجود نسيج عمراني جديد يحمل في معالمه قيما ومواصفات عمرانية غريبة عن المعالم العمرانية المحلية. [1]

فماهي أهم السبل التي انتهجتها السلطات الفرنسية لتحقيق هذا المشروع الاستيطاني، وماهو الدور الذي لعبته شبكة الطرقات في رسم الملامح الجيومترية للعمران الاستيطان الفرنسي في الجزائر، وماهي أهم الصعوبات التي واجهت هذا التوسع الاستيطاني، أم أنه تم بطريقة سلسة وسهله ؟

1- دور شبكة الطرق الفرنسية في تدعيم الاستيطان الفرنسي :

في الفترة المعروفة بالحكم العسكري (1830–1870م) شهدت السياسة الاستيطانية الفرنسية في الجزائر عدة عراقيل من ناحية التنظيم والتطبيق الواقعي، إذ كثيرا ما خضعت إلى أغراض وطموح السياسة الفردية للقادة العسكريين، الذين كانوا يتمتعون بنوع من حرية القرار خدمت في بعض الأحيان عملية الاستيطان، بينما عرقلتها في أحيان أخرى، وهذا من خلال السياسات الاستيطانية التي طبقها بعض القادة العسكريين مثل السياسة الاستيطانية العسكرية التي اتبعها بيجو، والتي كانت تقوم على إقامة المراكز الاستيطانية العسكرية في المدن الداخلية والاعتماد على العنصر البشري العسكري كبديل للعنصر المدني، و الذي كان يراه غير صالح لعملية الاستيطان و هذا مراعاة للواقع الحربي الذي كانت تعيشه المستعمرة [2]، فلقد انحصر مبدأ نزع الملكية العامة على تحول فئة المستوطنين إلى قوة، حيث مارسوا ضغطا على الإدارة الاستعمارية، وهذا بالنظر للنتائج الاقتصادية المرجوة من وراء هذه الفئة، الأمر الذي فرض على الإدارة وجوب توفير الأمن ومستلزمات الحياة المدنية لخلق هذه المراكز الاستيطانية، إذ كثيرا ما كان يطالب المستوطنون الأوربيون تزويد المراكز الاستيطانية

[1] عثمان فكار: المرجع السابق، ص 589 .

[2] LEGOYT (Alfred) : De la colonisation civile et militaire de l’Algérie, imp de E, Dépée, à Sceaux, s d, pp. 44-55.

بشبكة طرقات ومراكز صحية وأمنية ومراكز الشرطة ورجال الدرك، التي كانوا يرون على أنها ضمان لسير الحياة العامة في هذه المراكز [1].

فحسب baudicour فلقد ضل المستوطنون الأوروبيون يطالبون الإدارة المحلية الفرنسية بضرورة تطبيق الشروط الاستيطانية، إلى أن وصل بهم الوضع ترك مراكزهم الاستيطانية والعودة إلى أوطانهم، ولم يستطيعوا مقاومة هذا الوضع المحفوف بالمخاطر الصحية والأمنية، إلا بعض العناصر (الباسكية) و العناصر القادمين من الإلزاس واللورين المتعودين على الطابع الريفي في أوطانهم الأصلية [2].

بحيث ظلت إجراءات الاستيطان في تغير مستمر، وهذا تماشيا مع الظروف الأمنية لبعض المناطق وهذا بسبب المقاومة الشعبية للأهالي أو الوضعية القانونية التي هيأتها الإدارة الاستعمارية قصد مصادرة أراضيهم [3].

فحسب ج. فرانك، الذي استند إلى وثائق أرشيفية متعلقة بعملية الاستيطان في مستعمرة الجزائر، فإن الاستيطان في الجزائر قد تأثر بأربعة عوامل رئيسية في هذه المرحلة – مرحلة الحكم العسكري– [4]:

– آفاق السياسة الاستيطانية الفرنسية في الجزائر أي أهم النتائج المرجوة من خلال هذه العملية، والمقصود بها مدى مرونة المستعمرة وربطها اقتصاديا بالميتربول.

– التحولات السياسية التي طرأت على النظام الفرنسي أي الانتقال من النظام الإمبراطوري إلى النظام الجمهوري، ثم العودة إلى النظام الإمبراطوري الملكي لينتهي الحكم سنة 1871م في مستعمرة الجزائر إلى مدني جمهوري.

---

[1] RASTEIL(Maxime): Les scandales Algériens, un centre de colonisation en Algérie , imp L . Rombi & Rasteil, Bone, 1895, p. 06.

[2] DE BAUDICOUR (Louis), La colonization…, op. cit, p. 164.

[3] عبد الوهاب بن خليف : تاريخ الحركة الوطنية من الاحتلال إلى الاستقلال، دار دزاير انفو، باب الزوار، الجزائر، 2008، ص 105–106 أنظر أيضا : حياة سيدي صالح : اللجان البرلمانية الفرنسية و قضايا الجزائريين 1876–1895، دار قرطبة، باب الزوار، الجزائر، 2013، ص–115

[4] FRANC (J) , Histoire de la colonisation de l'Algérie, Les sources d'archives, pfeiffert et Assaut , Alger,1928, p. 51.

– ما مدى تطبيق ونجاعة المراسيم والتشريعات القانونية الاستيطانية في واقع المستعمرة الجزائرية التي هي ميدان حرب.

– دور الحكومات العامة المتعاقبة على المستعمرة في توطين أعداد كبيرة من المستوطنين، ودورهم في كيفية ربط اقتصاد المستعمرة الجزائرية باقتصاد الميتروبول الذي كان يقوم على الانفتاح والاستهلاك.

إن كل مرحلة من هذه المراحل لها ارتباط بشبكة الطرق الفرنسية في الجزائر، فإذا كانت المراكز الاستيطانية تفرض شق وتهيئة طريق تسهل لها عملية تمويلها وحماية المدنيين فيها، فإن هذه المراكز نجدها في النهاية تساهم في رسم خريطة عامة لهذه الشبكة التي كانت مرتبطة ارتباطا شديدا بالموانئ الجزائرية، التي كانت تشكل مركز ثقل الاستعمار الفرنسي في الجزائر من الناحية الاقتصادية والعسكرية [1]، حيث حرصت الإدارة الفرنسية على ربط الموانئ الغربية بشبكات الطرق على النحو التالي: ميناء النمور بالطريق الوطني رقم 7، و ميناء المرسى الكبير بالطريق الوطني رقم 2 الذي كان يربط المرسى الكبير بتلمسان، و الطريق الوطني رقم 4 الرابط بين وهران الجزائر وميناءها. [2]والطريق الوطني رقم 6 من وهران إلى البيض عن طريق معسكر وسعيدة [3].

أما ميناء أرزيو فلقد تم ربطه بالطريقين الوطنيين 4 و11، و ميناء مستغانم تم ربطه بالطريق المصنف تحت رقم 4 الرابط بين وهران والجزائر [4]، أما بالنسبة للمقاطعة الشرقية فنجد ارتباط ميناء سطورة على ساحل مدينة سكيكدة بقسنطينة ملتقى الطرق التلية و الصحراوية، بالإضافة إلى ميناء بونة بعنابة الذي كان له هو الآخر ارتباط وثيق بكل من المنطقة الصناعية الحدودية الونزة و قسنطينة وقالمة [5]، أما ميناء بوجي بمدينة بجاية فلقد تم ربطه بالمدينة الكولونيالية سطيف الواقعة على الطريق

---

[1] BILLIARD (Luis): op cit , p. 21

[2] Ibid pp. 28-29.

[3] LAURENT (P) Les ports maritimes Algériens, S.E., Alger 1949, p. 53.

[4] BILLIARD (Luis) : op. cit., pp. 60-63.

[5] G.G.A. : Le Bone - Guelma-l’Ouenza Janvier 1913, imp administrative Victor Heintz, Alger, p. 73.

الوطني الملكي و المحوري الجزائر قسنطينة، وهذا إثر استكمال أشغال الطريق الرابط بين منطقة بني منصور وأومال (العلمة)، و كذا ميناء جيجل الذي تم ربطه بقسنطينة عن طريق جيجل قسنطينة [1]، أما ميناء الجزائر العاصمة فكان له ارتباط وثيق بالبليدة و المدية و بوغار ثم إلى الأغواط، مما يلاحظ أن كل المناطق الداخلية للمستعمرة كانت مرتبطة ارتباطا وثيقا بالموانئ الجزائرية .[2]

كما حرصت أجهزة الهندسة المدنية و العسكرية على أن يتم إنشاء المراكز الاستيطانية أما على تخوم الموانئ أو على أن تكون مربوطة مباشرة بها، و هذا من خلال امتداد شبكات الطرق بعيدا عن المناطق الجبلية والداخلية، أي خارج حيز السلطة المدنية و هذا على اعتبار أنها مناطق غير آمنة على حياة المستعمرين ، و تظهر هذه السياسة جليا في العقدين الأولين من عمر الاستعمار في الجزائر[3] ، فلقد عملت الإدارة الفرنسية على تقديم ضمانات اقتصادية وعسكرية تمثلت في إصدار عدة مراسيم قانونية ومنح مساحات كبرى من الأراضي للمستوطنين، لإنجاح عملية استقرارهم في مستعمرة الجزائر، على أن يكون مطلع سنة 1857 م البداية الفعلية لاستقطاب العديد من المستوطنين ، ولهذا نجد المارشال راندون يضمن رسالته المؤرخة في 24 فيفيري 1857 م، والتي رفعها إلى الجنرال والقائد العام للهندسة إلحاحه بضرورة التعجيل بإنشاء مشاريع الأشغال العمومية والطرق ، وعلى أن تكون الدراسات المتعلقة بها محل متابعة جادة .[4]

كما كانت التهيئة الإقليمية المتعلقة بإنشاء المركز العمراني أو القرية الاستعمارية من أهم المراحل السابقة لعملية بناء المركز العمراني، والتي اهتمت بها الإدارة الفرنسية ، حيث أوكلتها إلى لجان مختلفة ومتخصصة من مصالح الهندسة العسكرية والمدنية، أسندت إليها دراسة الإقليم والمحيط للتهيئة لإقامة مدينة كولونيالية استعمارية، تكون ملائمة لاستقطاب

---

(1) MASSELOT (J) : Ville et rade de Bougie, province de Constantine (Algérie), imp et librairie F. Biziou, Bougie, 1869, p. 21.

(2) DALLES (Edouard): Alger, Bou-farik, Blidah et leur environs, 2éme Edition, librairie Adolphe Jourdan, Alger, 1888, p. 08.

(3) DALFRAISSY: Colonisation de l’Algérie par le système du général Bugeaud, Association Ouvriere, Victor Aillaud, Alger, 1871, pp. 17-20.

(4) A.N.O.M., G.G.A. : L1/158-169 : Letter de marichal Randon au l’aotorité de géné-millitaire 24 Février 1857.

المستوطنين، حيث عمدت على ضبط هذا الإسناد بمراسيم حكومية و قوانين ملكية، تعمل على توضيح دور و مسؤولية كل لجنة مساهمة في إنشاء القرية الكولونيالية، بدءا من السلطة العسكرية ثم مصالح الهندسة المدنية وصولا للمصالح الإدارية العليا التي ستبنى القرية في مجالها الجغرافي [1]، حيث أكدت جل التقارير الصادرة عن المجلس العام للحكومة لدورة 03-11-1856م: ضرورة اشتمال هذه المدينة على كل عوامل الازدهار والنمو ومؤكدة بذلك على ضرورة إنشاءه ولقد كان من أهم المحاور التي كلفت الإدارة الفرنسية في إنشاء القرية أو المركز العمراني مبالغ هامة ، هو محور إنشاء ورصف الطرق وجلب المياه الصالحة للشرب وتوزيعها ، كما جاءت القرية الاستعمارية شاملة لكل من: مدرسة، مقر درك، بلدية وكنيسة ، مقبرة ، سوق ، مخبزة ، خزينة، سجن، مذبح [2] كما جاءت القرية الاستيطانية في شكلها العام عبارة على مخطط هندسي شطرنجي لعبت فيه الطرق الداخلية دور الرابط الأساسي بين وحداتها السكانية وهياكلها الإدارية السالف ذكرها. (انظر الشكل رقم (05))

الشكل رقم (05): المخطط الشطرنجي للقرية الكولونيالية

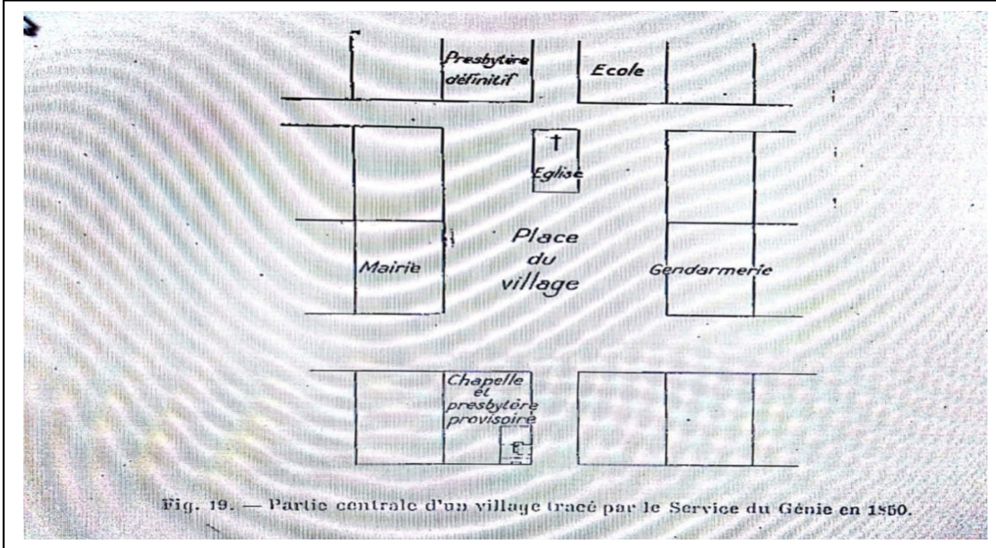


Fig. 19. — Partie centrale d'un village tracé par le Service du Génie en 1850.

Source : Anonime,"L'œuvre de l'arme du génie en Algérie (1830-1930)", Revue du génie militaire ;, op cit , p382 .

---

[1] FRANQUE (M.A.): Lois de l'Algérie année 1844 (Recueil plus complet que l'édition officielle comprenant les ordonnances royales arrêtes ministériels et arrêtes du gouverneur générale et du directeur d'interieur), Dubos Frères Marest éditeur , Alger 1848, pp. 27-28.

[2] ENFANTIN: Colonisation de l'Algérie, P. Bertrand Libraire, Paris, 1843, p. 443.

وكان من أهم التوصيات لهذه التقارير هو إنشاء شبكة طرق داخلية خاصة بالمراكز العمرانية ، شكل بذلك مسالكه الرئيسية ، وكذا طريق خارجي يربطه بأقرب قرية استعمارية له أو مدينة . (1)

ويتضح من خلال هذه التقارير أن عملية التهيئة الإقليمية والتجهيز العمراني، من أهم العوامل التي أدت إلى إنجاح عملية الاستيطان ، وهذا بما يتطلب توفير الخدمات العامة للمستوطنين الوافدين .

ومن الملاحظ أن هذه المستوطنات ، كانت تنشأ بقرارات رسمية صادرة من الحكومة الفرنسية في باريس، بطلب من الحكومة العامة الفرنسية بالجزائر، وهو ما أشار إليه الرحالة الألماني هاينري شفونم التسان الذي زار الجزائر في ستينيات القرن 19 م، عندما كتب يقول أن كل هذه المستوطنات أنشئت بطريقة رسمية متشابهة ، فلا يوجد أي مركز لتجمع شعبي ينشأ في منطقة ما، إلا إذا كانت المواصلات والضرورة قد اقتضت ذلك، فالحكومة (هي التي تأمر بإنشاء قرية هنا أو هناك) . (2)

فلقد تم مراعاة في تأسيس هذه المراكز وتوسيعها عدة شروط، في مقدمتها الجانب الأمني والتموين بالمياه والوضع الصحي والمواصلات والعوامل المساعدة على نمو التجارة .

1-1- الاستيطان في إقليم الجزائر :

لقد شهدت هذه المرحلة عملية توطين الجنود العسكريين بالإضافة إلى الاستيطان الحر، الذي يخضع لعملية منح الامتيازات الاقتصادية لرأس المال الحر الأوروبي بحيث أظهرت الأرقام الأولى في هذا العقد التطور البطيء لعملية الاستيطان مقابل التراجع الكبير للأهالي الأصليين ، بفعل امتداد مجال الحرب(3)، زد على ذلك أن المقاومة الرسمية بقيادة الأمير عبد القادر كانت عامل دفع عملية الاستيطان الأوروبي إلى التراجع نحو الساحل وانحصارها فيه، واقتصارها على إقليم الجزائر وضواحيه من سهل متيجة (انظر للملحق رقم 28)، دون التوسع في الإقليم الغربي والشرقي الذين كانا

(1) A.N.O.M: G.G.A.L1/158-169, op. cit., 03 Novembre 1856 .

(2) لونيسي (إبراهيم) : المرجع السابق ، ص 66-67 .

(3) TRUMELET (Cornoneil, Bou-farikm), une page de l'histoire de la colonisation algérienne(2eme édition), adolphe jordan.libraire- éditeur, Alger,1887,p.106.

يشهدان مقاومتي الحاج أحمد باي والأمير عبد القادر، هذا الأخير الذي وصلت حدود دولته إلى تخوم الجزائر العاصمة، وضم بذلك أراضي المدية والأراضي التابعة لقبائل الحجاجطة، الذين شكلوا تهديدا صارخا على مستوطني سهل متيجة من الأوروبيين [1]، حيث سجل هذا العقد خلق 30 مزرعة في إقليم متيجة لصالح الاستيطان الحر، و316 عائلة مستفيدة من الامتيازات، أما الاستيطان الرسمي فقد جاءت نتائجه في هذا العقد بعدد إجمالي قدره 15 ألف مستوطن، بالإضافة إلى 300 عامل في قطاع الزراعة، بحيث شكل العدد الإجمالي للمستوطنين سنة 1840 م حوالي 35 ألف و700 مستوطن أوروبي ضمنهم 15 ألف فرنسي[2].

أما فيما يتعلق بالمراكز الاستيطانية الكبرى والتي ستتحول فيما بعد إلى قرى أو مدن استيطانية في الجزائر، فقد تم خلق في هذه المرحلة 03 مراكز استيطانية في إقليم الجزائر. [3]

وقد تم خلق هذه المراكز وفق التخطيطات الأولى لمشاريع الطرق، أي أن الطريق كان سببا مساهما في اختيار موقع المركز الاستيطاني، فالتجارب الأولى في إقليم الجزائر كانت في دالي إبراهيم والقبة، الذين كانا يمثلا أولى التجارب الزراعية الاستيطانية الفرنسية في الجزائر، وهي أراضي إستراتيجية واقعة على بعد 10 كيلومترات للطريق القديم والأصلي الرابط بين الجزائر – البليدة والجزائر – روفيقو. [4]

(انظر إلى الملحق رقم 29)

وفي نفس الفترة شهد الاستيطان الحر إنشاء مراكز في تخوم فحص الجزائر، وهي على التوالي بئر خادم، بئر مراد رايس، القبة، تقصرين، حسين داي ، وهذا على مسافة أقل من 10 كلم، وهذا على الطرق الأربعة الأصلية التي كانت تربط هذه المناطق بقلب المدينة [5]، هذا إثر المراسيم التالية: 22 أفريل و23 ماي 1836م، ونتيجة لهذا العمل

([1]) Ib id

[2] MERCIER (Ernest) ; l’Algérie et les questions algérienne ,étude historique et économique , Challamel Ainé éditeur , Paris , 1883, p 61.

[3] FABAR (Paul – Dieudonné); Camps agricoles de L’Algérie , ou colonisation civile par l’émploi de l’Armée , J. Corréard , éditeur D’ouvrages Militaires ; Paris ; 1847 , p 88, p93 .

[4]FRANQUE (M.A) , op cit , p-56.

[5] G.G.A., Direction de l'agriculture, du commerce et de la colonisation : La Colonisation en Algérie, 1830-1921 ,imp Administrative émile , pfister , 1922 , pp 57-58.

الإداري الاستيطاني فلقد تم إنشاء نواة بلدية ثانية في ضواحي الجزائر أو فحص الجزائر، تشرف على 14 بلدية ريفية، كل هذا من أجل خلق مجتمع مدني أوروبي فرنسي في ضواحي الجزائر، منافسا للنسيج العمراني التقليدي العثماني (القصبة) فباستثناء بلدية تقصرين، فلقد شكلت هذه البلديات خط مكمل لعملية احتلال الساحل، حيث تم في شمال وغرب فحص مدينة الجزائر تشكيل النقاط التالية: قمة بوسكاد، بوزريعة (أعلى قمة 407م)، أما في الجنوب والشرق: بئر خادم، بئر توتة، دويرة، كادوس، ديشيود، مصطفى، مازافران، امتدادات الاستيطان الفرنسي في الجزائر، وكان على العموم الأمن فيها شبه متوفر [1]، بالإضافة إلى الاستيطان الرسمي والحر ظهر نوع آخر من الاستيطان وهو العفوي، الذي فرضته الحاجة الاقتصادية فمركز إيرلون المحاذي للسوق الأسبوعية للأهالي، الذي وقع على التقاطع للطريقين الجزائر البليدة والمعبر الرابط بين سيدي موسى وبورامي، الذي شكل مظهر من مظاهر هذا الاستيطان العفوي ، بالإضافة إلى مساهمته في خلق مركز بوفاريك[2].

– شبكة الطرق في عهد بيجو و أولوية الأهداف العسكرية على المدنية :

يظهر لنا الجنرال بيجو 1841 –1847م أنه معارض لسياسة الاستيطان المدني وحماية المعمرين الأوربيين، وهذا عندما يعترض عن المشروع الذي اقترحته على اللجنة الخاصة*[3] المكلفة بدراسة المشاريع الاستيطانية ويظهر هذا جلياً في مرافعته أمام البرلمان قائلاً:"... يلزمنا مستوطنون عسكريون أو مدنيون بالتسمية، لكن من الضروري

---

[1] BERART (Victor), indicateur générale de l’Agérie, renfermmant la description géographique, statistatique et histoir de chacunune des localités des trois provinces, troisième édition ,bastide, librairie- éditeur, Alger,1867,p.164.
[2] TRUMELET (C) op,cit,p.106.

* اللجنة الخصوصية la commission special : وهي التي تألفت في 08 جويلية 1833 بإلحاح من سي حمدان على وزير الدفاع الفرنسي المارشال سولت le maréchal Soult و أعضائها ثمانية و هم عضوان من المجلس الفرنسي الأعلى ، من بينهم الجنرال كونت بوني bonet الذي ترأس هذه اللجنة و أربعة أعضاء من مجلس النواب الفرسي و ماريشال الجيش الملكي الفرنسي و قائد من قوات البحرية الفرنسية، و قد عقدت اللجنة مجلسا في الجزائر في 24 أكتوبر إلى 19 نوفمبر 1833 . للتوسع أكثر أنظر محمد بن عبد الكريم ، حمدان بن عثمان خوجة الجزائري و مذكراته ، دار الثقافة ، لبنان ط 1، 1972، ص 206.

هيكلتهم عسكريا لأنه يجب على المتوطنين في الجزائر أن يكونوا رجال حرب ... ليس من هدف الحرب سوى الاستيطان ولن تكون للحرب نهاية ولا نتيجة... من الواجب التحلي بالشجاعة البوح بالحقيقة والأفضل أن أصدمكم بدلاً من مغالطتكم... نحتاج إلى حملة عسكرية من الحجم الكبير، لكن ليس قبل أن نجمع ونجند المستوطنين...عليكم بالبحث عن المستوطنين بكل مكان وبأي ثمن، وتقدير أنه خلال السنوات القليلة المقبلة نحتاج إلى 150،000 مستوطن جديد، يجب أن يتم الاستيطان بسرعة الذي يحفظ لنا الاحتلال، ويحرر شيئا فشيئا جيوشكم...".[1]

أما سياسته الاستيطانية العسكرية فقد هيأ لها بخلق03 مراكز زراعية كبرى عسكرية، لضباط الجيش أو ما عرف عن بيجو La Soldat labour الذي رأى بيجو أنهم يتقاضون مبالغ زهيدة اتجاه أعمال جبارة ،فأنشأ لهم مراكز استيطانية خاصة بالجند واقتطع لهم فيها امتيازات فلاحية[2]، مثبتة على التالي: " أومال، البرواقية، عين تموشنت " ، إلا أن اللجنة الخاصة قد رفضت هذا المشروع وهذا استنادًا على تقرير (توكفيل Tocqueville) [3]، لكن عزيمة الجنرال لن تقف عند هذا الحد بل عرفت بعض الحركية في إقليم متيجة ، حيث قام بتثبيت مركز عين فوكة، بني مرْاد، محالمة، إنتهت هذه المحاولة هي الأخرى بالفشل والرفض من طرف الحكومة. [4]

أما المشروع الثاني للجنرال بيجو فقد شمل المدن التالية: " تلمسان، سيدي بلعباس، معسكر، ثنية الأحد، بوغار، أوليوس فيل، المدية، مليانة، سطيف، قسنطينة قالمة "، كخط تقدمي لسياسة الغزو الشامل، وفي هذه الفترة الممتدة من 1844 إلى 1845 م شهد الاستيطان المدني انحصار وتراجع إلى فحوص الجزائر وبعض المراكز في الساحل، وقد شكلت الاستثناءات القانونية للقانون العسكري والمصاريف الخاصة التي

---

(1) MARMONT (Paluel): Bugeaud - premier francais d'Algérie , MAISON MAME. 1944, p58.

(2) DE BAUDICOUR (Louis), Op cit, p527 .

(3) ib id , p 234 .

(4) BAROLI (Marc) :op cit , p 40 .

اعتمد عليها الجنرال بيجو، لإنشاء هذه المراكز تهديدًا لهذه المشاريع الاستيطانية ، مما يجعلها ترفض من قبل الحكومة العامة [1].

وكتعويض لهذا الفشل الذي مس مشاريع بيجو الاستيطانية، فقد اقترحت السلطات الفرنسية منح القطاعات من الأراضي مقابل مبلغ رمزي يصل إلى 15 فرنك فرنسي، وقد توزع مجانا في بعض الأحيان على أن يدعم كل مستفيد بوسائل فلاحية بما فيه بعض المواشي والحيوانات، التي يحتاجها الفلاح على أن يكون هذا في شكل استفادة مؤقتة لتتحول بعد ثلاث سنوات ملكية رسمية[2]، وهذا ما يسمى بالاستيطان الفلاحي.

ولقد اعتمدت السلطة الفرنسية على الجيش في تهيئة الأراضي وشق شبكة الطرق، التي تضمن إيصال مواد البناء والمؤونة التي يحتاجها المستوطن في هذه المراكز[3]، كما اعتمدت الإدارة الفرنسية لإنجاح هذه العملية على أراضي الوقف والحبس، وأراضي القبائل التي حملت السلاح ضد فرنسا، وذلك بموجب مراسيم صدرت أهمها مرسوم 1848م (الذي ينص على حق السلطات الفرنسية مصادرة أراضي القبائل(العاصية) الثائرة ضد سياسة الاستيطان، مثل تلك التي انضمت إلى مقاومة الأمير عبد القادر الجزائري، والتي قاومت الاستعمار الفرنسي، وبهذه الطريقة تم الاستيلاء على معظم الأراضي الخصبة بالإضافة إلى الأراضي التي هجرها أصحابها على أساس أنها أراضي غير مزروعة [4] ، وكل هذا من أجل توفير المساحات الشاسعة من الأراضي التي خصصت لزرع هذه المراكز الاستيطانية الجديدة، وشبكات الاتصال فيما بينها ولعلى من أشهر المراكز الاستيطانية التي تم إنشائها في فترة الحكم العسكري هي : مصطفى العليا (mostpha suprieur ومصطفى الدنيا mostpha inferieur وبوفاريك، القبة، دالي إبراهيم بير خادم ، سطاوالي ،الأربعاء)، والربط بينهما بطرق سهلت الاتصال بينهما (انظر إلى الشكل رقم 06)

---

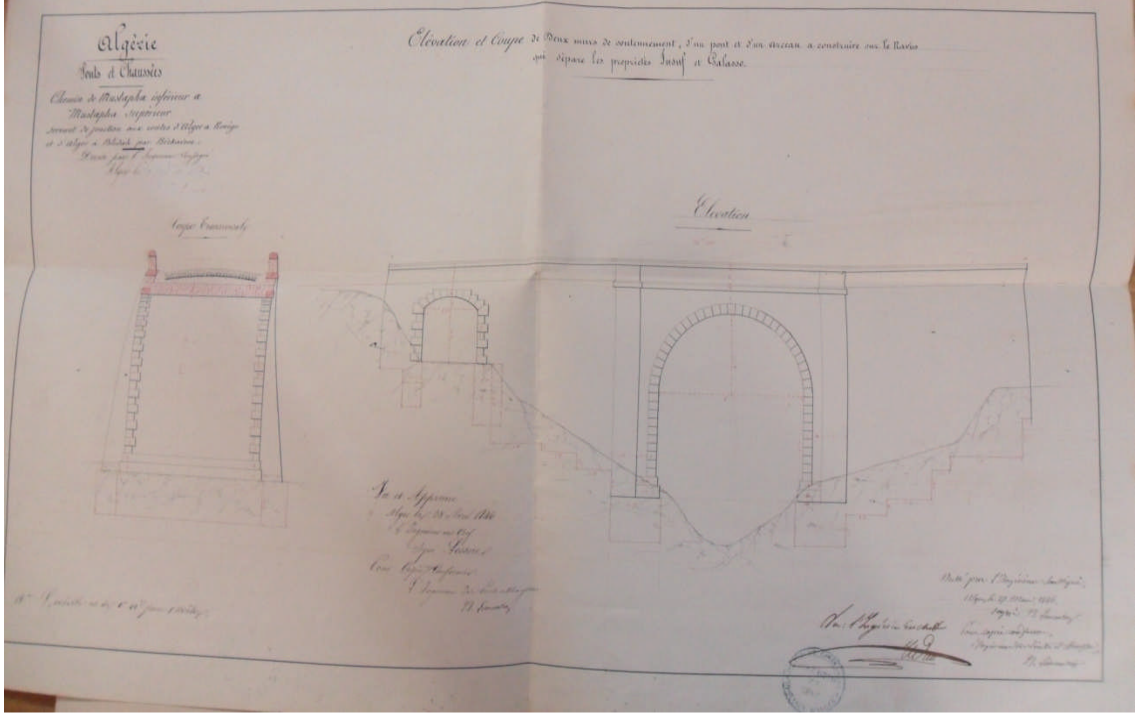
[1] VIGNON (L) ; op cit , p 233 .

[2] ib id , p 39

[3] Pellissier, Eugène , op cit , p 236-237.

[4] عبد المالك خلف التميمي ، الاستيطان الأجنبي في الوطن العربي (دراسة تاريخية مقارنة) ، عالم المعرفة ، 1990 ، ص 22 .

الشكل رقم (06) : الطريق الرابط بين مصطفى العليا ومصطفى الدنيا



Source : A.N.O.M : Fons ministériels F80/1461

فلقد لاقى هذا المشروع خلافا لسابقه نجاحًا كبيرًا في دفع عملية الاستيطان حيث تتكلم المصادر الفرنسية على تأسيس ما يقارب 25 مركز استيطاني فلاحي في نهاية 1843 م بمقاطعة الجزائر وضواحيها[1]، كما تذكر أن عدد المستوطنين قد تضاعف إلى 66.000 مواطن أوروبي، وأن سنة 1843 م وحدها استطاعت الإدارة الفرنسية أن توطن حوالي 24.000 أوربي، مما يلاحظ ارتفاع عدد المستوطنين الأوربيين بشكل كبير، بينما كان لا يتجاوز 3500 مستوطن سنة 1831 م ليصل إلى 28.736 مستوطن سنة 1840 م.[2]

ورغم الحرب مع الأمير عبد القادر فإن الاستيطان في نهاية 1844م في مدينة الجزائر وضواحيها ، عرف ارتفاعا في عدد المستوطنين والقرى الاستيطانية وذلك وفق ما جاء في إحصائيات المديرية العامة للشؤون المدنية ، وكانت على النحو التالي :

---

(1) MAUROY (P) ;op cit , p 39

(2) ib id

1841م	2 مركز أوقرية استيطانية
1842م	6 مركز أو قرية استيطانية
1843م	11 مركز أو قرية استيطانية
1843م	12 مركز أو قرية استيطانية
المجموع	31 مركز

أما نهاية 1847م فإن المديرية العامة للشؤون المدنية سجلت إنشاء 19 مركزا. [1]

و يعود سبب هذا الارتفاع إلى الانتصارات التي حققها الجنرال بيجو ضد مقاومة الأمير عبد القادر، وزوال التهديدات العسكرية التي كانت تمارسها القبائل الخاضعة لسلطته على سكان مدينة الجزائر وضواحيها .

ولقد عمدت الإدارة الفرنسية لتدعيم هذا التفوق العسكري، وللمحافظة على حالة الأمن في القرى الاستيطانية، إلى مد شبكة اتصالات من الطرق الداخلية الإستراتجية والتجارية، التي تربط القرى فيما بينها، خاصة منها ذات الكثافة السكانية من الأوروبيين، ونذكر على سبيل المثال لا الحصر: القرى المتواجدة بسهل المتيجة ومستوطنة بوفاريك، والحجوط، وبني موسى، لغرض السيطرة وتنشيط الزراعة في مساحة مضافة قدرها 18.000 هكتار، بالإضافة إلى مليانة، وهذا لغرض السيطرة على غابات الزيتون الكثيفة المحاذية لها، وكذا الطريق الذي يربط مليانة بشرشال، أين شرعت مصالح الهندسة العسكرية بإنشاء العديد من المستوطنات المحاذية له، وكذا الطريق الرابط بين القليعة شرشال والبليدة بمضيق الشفة وقناة موزاية، الذي ساهم في إيجاد وتنمية هذه القرى الاستيطانية ذات الطابع الزراعي، حيث جاءت هذه الشبكة من الطرق التجارية والإستراتجية لفرض الأمن بالدرجة الأولى، وتسهيل تسويق الإنتاج الزراعي وإعطاء حيوية لهذا القطاع. [2]

أما فيما يتعلق بشبكة الطرق الإقليمية لهذه المقاطعة، فقد شكل الطريق الرابط بين الجزائر البليدة عن طريق دالي إبراهيم،الدويرة، بوفاريك، العصب الحي للاستيطان في

---

(1) Anonime : Algérie. Immigrants et indigènes, Challamel éditeur, Paris, 1863 p. 55 .
(2) Anonime : Rapport fait au Nom du comité de colonisation a la Société Algèrienne de Paris (Question Algériene – Première partie, de la colonisation question des travailleurs Solution par l'Algérie, au Bureau de la société Algérienne), Paris ,1848 , pp. 37-38.

إقليم الجزائر، بحيث ظل هذا الطريق المعبر الأكثر ترددا واستعمالا من طرف المستوطنين، حيث سمح هذا الطريق بتموين كل من دالي إبراهيم، الدويرة، بوفاريك المدية، مليانة، القليعة[1]، بالإضافة إلى بعض المزارع الفلاحية التي شكلت وجها من وجه الاستيطان الفلاحي ، على الرغم من أن أرضية هذه الطرق كانت ترابية موحلة حيث تسببت الأمطار باهترائها وظهور الكثير من النتوءات فيها، مما يجعلها غير صالحة للاستعمال المدني خاصة في فصل الشتاء وظلت على هذا الحال المزري إلى غاية 1852م. [2]

إثر ذلك شهدت المنطقة عدة إصلاحات مست القطاع العمومي، أين أوكلت مهام الرصف والتحجير وإنشاء قنوات صرف المياه، وقنوات جلب المياه الصالحة للشرب، بالإضافة إلى عملية الصيانة إلى مصلحة الجسور والطرقات، إلا أن رداءة المواد المستعملة وعدم وجود المهارة في الإنجاز وسوء التخطيط ، كانت الميزة الغالبة على كل الأشغال، مما جعل عملية صيانتها جد مكلفة، حيث نسجل سنة 1838 م نفقة 250.000 فرنك فرنسي لأجل صيانة حوالي 07 كلم وفي سنة 1842م يسجل مبلغ 750.906 فرنك فرنسي من أجل صيانة حوالي 30 كلم[3]، لترتفع نفقات الصيانة السنوية إلى غاية 70.000 فرنك للسنة الواحدة ويبقى الطريق إلى غاية 1852 م في حالة صيانة [4]

ولقد شكلت التجمعات الاستيطانية مصدر طاقة للجيش الفرنسي، بحيث راعى في موقعها الجيش الفرنسي الجانب الاستراتيجي للطريق، الذي يخدم الدفاع على المواقع المحتلة لا نوعية الأراضي.(انظر للملحق رقم 30)

إذ مثل موقع عين فوكة 04 كلم من الشمال الغربي للقليعة حزام أمني ساحلي[5] أما مركز بني مراد الواقعة على نصف الطريق الرابط بين البليدة وبوفاريك على بعد 35

[1] BONNAL(Marcellin), Rapport à l'Empereur sur la colonisation de l'Algérie au point de vue pratique, imp de Henri Oudin, Poitiers, 1856, pp. 72-74.

[2] Ib id

[3] Ministère de la Guerre : T.E.F.1842-1843, op. cit., p. 113.

[4] Ministère de la Guerre : T.E.F.1852-1854, op. cit, p. 582.

[5] MERCIER (Ernest) , op. cit., p 56 .

كلم ،على طريق الجزائر البليدة، كموقع متقدم للجيش والامتداد الاستيطاني، بالإضافة إلى مركز محالمة الذي يعتبر مركز تعزيز للدويرة التي تبعده بـ 09 كلم[1].

ومن ناحية أخرى فإن سياسة الاستيطان الفلاحي كانت تسير وفق منهجية (سياسة ملأ الفراغات)، الموجودة بين هذه المراكز المنشأة والتجمعات السكانية الكولونيالية لمدينة الجزائر، وهذا لغرض قطع السبيل على جيوش الأمير عبد القادر من التسلل والتوغل نحو فحوص الجزائر (القبة، بئر خادم، دالي إبراهيم).

1-2- الاستيطان في إقليم وهران :

في رسالة رفعت للحاكم العام من قبل حاكم مقاطعة وهران الجنرال لاموريسيير والتي ضمنها مشروع خلق مراكز استيطان في مقاطعة وهران، بتاريخ 08 ماي 1846م جاء فيها : " سيدي الحاكم العام إن المرسوم الذي أصدرته بتاريخ 08 ماي 1846م والذي يقضي بمعرفة المناطق في إقليم وهران (المختلطة)، و الذي خول لي في خلق أو إنشاء مراكز استيطانية للجالية الأوروبية ".[2]

– إن قرار 02 أفريل 1846 م يقضي بتشكيل لجنة مكلفة بدراسة الميادين وجميع القضايا و المشاكل المتعلقة بتوطين الأوربيين و إيجاد حلول لها .

– و بعد طرح المشاكل المتعلقة بعدد الجالية الأوروبية المراد إسكانها في إقليم وهران بالإضافة إلى عدد الفيالق العسكرية التي ستضمن السلام لهم ، وكل ما يتعلق بالعتاد الحربي و النقل من خيول وعربات، اقترحت اللجنة المثلث الأكبر المتربع في الساحل الغربي ، و الذي يمتد من وهران إلى مستغانم ثم نحو الداخل إلى مدينة معسكر و قد شرع في دراسته كحقل لإنشاء المراكز الاستيطانية . (أنظر للملحق رقم 11).[3]

– ولقد وزعت دراسة هذا الميدان إلى ضباط مختصون لدى جيش شمال إفريقيا،حيث أوكل للضابطين ديكسادرام و ديليي(M.le chefe d'exadrem d'etat major d’illiers) مهمة دراسة أراضي المثلث من حيث طبيعتها و تكوينها، بالإضافة إلى

---

[1] MERCIER (Ernest) , op. cit., p 56 .
[2] LAMORICIERE & BEDEAU; projets de colonisation pour les provinces d’oran et de constantine, imp Royale, Paris, 1848 , pp10-11.
[3] Ib id.

البحث عن منابع المياه التي ستكون مصدر الأراضي الزراعية ، و كذا تقسيم المنطقة المحروسة إلى بلديات وبحث كيفية إنشاء شبكة الطرق و المواصلات فيها .[1]

وقد وضح لامورسيار في تقاريره أن سياسة بيجو الاستيطانية في إقليم وهران كانت فاشلة، كون أن النتائج لم تكن في مستوى المصاريف التي رصدت لها، بالإضافة أن هدف الاستعمار حسب لامورسيار هدف اقتصادي بالدرجة الأولى، قبل أن يكون إنساني أي خدمة الإنسان الأوروبي، يرى لا مورسيير أن الاعتماد على المستوطنين الفرنسيين المدعمين من قبل الحكومة، هو الضمان الأنجع لمستقبل فرنسا في الجزائر، ولا يشاطر رأي بيجو في فكرة البحث عن المستوطنين من أي جهة كانت ، فمغامرة كهذه –في نظره– قد يترتب عليها نتائج وخيمة على المدى البعيد . [2]

فلذا فسياسة لامورسيار الكولونيالية عارضت مشروع بيجو الاستيطاني، وكبديل طرح لامورسيار مشروع استيطاني ضمنه خلق ثماني بلديات استيطانية يتم تمويلها من طرف الرأسماليين، على أن تمنح لهم امتيازات ذات حجم كبير، وهذا على المثلث الغربي الذي يشمل كل من مستغانم، وهران، معسكر[3]، ولقد اقترح أن تتكفل السلطة الفرنسية بأشغال البنية التحتية والعمومية المتعلقة بتهيئة هذا المثلث الكولونيالي، وهذا بتوفير الأمن عن طريق التحصين الأمني بواسطة الأسوار والخنادق، ثم تهيئة الأرض الصالحة للبناء والزراعة، وجلب المياه الصالحة للشرب ، وأخيرا مد وتخطيط شبكة المواصلات الخاصة بهذا المثلث الاستيطاني ، وكان يعني أو يقصد بالثماني مراكز كل من: النمورس، جوان فيل، سانت لويس، سانت كلود، سانت إدلاييد، سانت أوجان، سانت لو سانت باربا. [4]

ففي سنة 1849 كُلف الجنرال شارون بانجاز 42 مركز استيطاني بحيث يتكفل الجيش تحت إشراف أعوان الهندسة العسكرية بكل مراحل التخطيط والإنجاز ، ولقد كان

---

(1)LAMORICIERE & BEDEAU ,op. cit., p. 112..

(2)DESJOBET(Amédée) , L'Algérie en 1846 Guillaumin libraire – éditeur , Paris , 1846 , pp. 37-38-39.

(3) NOUVION (M); situation du département d’Oran au point de vue la colonisation des nouveaux villages et la consituation de la propiete chez les indigénrs , imp Heints , Oran , 1879, p 21 .

(4) ip id , p 21 .

من أولى مراحل هذا التخطيط هو اختيار إستراتجية الموقع وتهيئته ثم تدعيمه بشبكة من الطرق الرئيسية أفقيا وعموديا وإنشاء جسور لتجاوز انكسارات السطح الجغرافي ، مركزا في المثلث الغربي معسكر، مستغانم، وهران، حيث اعتمد في مشروعه على الدراسة السابقة لمشروع لاموريسيار، الذي تم تحويله إلى وزارة الحربية، وقد راعى في إنشاء هذه المراكز إستراتيجية القرب من الموانئ، بحيث أنشأ 07 مراكز في تخوم مدينة وهران وقريبة من مرسى (الكبير). [1]

وما يمكن ملاحظته بصفة عامة عن الاستيطان في إقليم وهران ، أنه كان مركزا في المناطق السهلية الخصبة حيث الروافد المائية والظروف المناخية الملائمة لدواعي أمنية، وقد ظلت هذه المساحات المخصصة لهذه المراكز الاستيطانية تشهد زيادة وامتدادات، والتي شملت خارج المركز ذاته إلى المناطق المجاورة جراء إجراءات المصادرة والحجز .(انظر للملحق رقم 31).

1-3- الاستيطان في إقليم قسنطينة :

لقد شهد إقليم قسنطينة هو الآخر سياسة استيطانية مختلفة عن سابقيه، حيث ظهر ما يسمى قانون الامتيازات ، الذي كان يمنح الأراضي الأقل من 50 هكتار كملكية فورية دون إعانات مالية ، من طرف الدولة وبحرية واسعة، مما جعل نسبة طلب هذه الامتيازات كبيرة بحث فاقت نسبة الأراضي التي كانت قد خصصت لهذه الامتيازات[2] مما دعى الجنرال راندون إلى تطبيق مرسوم 16 جوان 1851م الذي سمح له بانتزاع أو مصادرة 60 ألف هكتارًا من أراضي الأهالي، مست 16 قبيلة، الأمر الذي سمح بخلق 85 قرية استيطانية جديدة في إقليم قسنطينة في الفترة المحصورة بين 1851 و1858م أين استطاع توطين 15 ألف مستوطن[3].

[1] MALVERTI (Xavier). Les officiers du Génie et le dessin de villes en Algérie (1830-1870). In: Revue du monde musulman et de la Méditerranée, n°73-74, 1994, pp. 233-234.

[2] Ministre de la guerre : Projet de formation d'une compagnie de colonisation en Algérie Province de Constantine (Extrait du rapport de S. Exe. M. le maréchal Taillant, ministre de la guerre, présenté à l'empereur le 3 Mai 1854 sur la situation de l'Algérie en 1853), imp de G. Silbermann, Strasbourg, 1854, pp. 1-7.

[3] ABEL (Renard): Histoire de l'Algérie, op. cit., p. 40.

في المقابل أعطى راندون الإشارة الخضراء للرأسماليين الذين كان لهم الحظ الوافر من هذه الامتيازات، وهذا عبارة عن فتح للسوق الفرنسية أمام المنتوجات الجزائرية عن طريق التسهيلات التي جاء بها قانون الجمارك سنة 1851[1]، أين عرف الاستيطان الحر تقدما قويًا، حيث شهد إقليم قسنطينة أغلبية الاستثمارات الفردية على حساب تقدم الاستيطان الرسمي، ومما زاد الطين بلة المرسوم الإمبراطوري المؤرخ في 26 أفريل 1853 م، الذي منح للشركات أن تستثمر في عملية الاستيطان حيث ظهر ما يسمى بالامتيازات الكبرى (Grandes Conssesions) وهي منح الأراضي التي تفوق مساحتها 50 هكتار لصالح الشركات الرأسمالية[2].

إثره استفادت شركة جين فواز"gean voise" السويسرية من 20 ألف هكتار في مدينة سطيف ، إلا أنها ونظرا للحرية المطلقة لم تقم باستغلالها بل عمدت على كرائها لصالح الأهالي[3].

فعلى العموم فقد كان تطور الاستيطان في مقاطعة قسنطينة على النحو التالي: حيث شهد الغرب القسنطيني بما فيه ضواحي سطيف ظهور عدة مراكز استيطانية (انظر للملحق رقم 32)، أين أغرت الأراضي الشاسعة المتواجدة على الطريق الرابط بين سطيف والبرج شركة جين فواز للاستثمار في مجال الاستيطان، فأقامت على بعد 9 كم من هذا الطريق مستوطنة عين أرنات [4]، وهذا على مساحة قدرها 1.200 هكتار في سنة 1853م[5]، بالإضافة إلى بعض النواحي في شرق الإقليم التي شملت تخوم قالمة، حيث تم إنشاء مركز قالمة وبوسبع، بالإضافة إلى مركز سوق أهراس، وبونتيافر بالقرب من عنابة والخروب وأولاد رحمون بالقرب من قسنطينة، كما عملت شركة جين فواز على استحداث مراكز كل من عين مقرة وواد بسباس، راس العقبة، بونوارة، عين رقادة، عين

---

[1]DE COSENTINO (Marquis) : L'Algérie en 1865(Coup d'œil d'un colonisateur), Paul Dupont, Éditeur du Bulletin officiel, Paris, 1865, p. 37.
[2] Ministre de la guerre : op. cit., p.05.
[3] Ib id., p. 05.
[4] PASSERON (René): La Compagnie Genevoise des Colonies suisses de Sétif, Comité de l'Afrique française. Congrès de la colonisation rurale. 3éme partie, Monographies algériennes : Alger 26-29 mai 1930 , ancienne imp Victor Heintz , p 398.
[5] G.G.A . la colonisation en Algérie 1830- 1921 , op. cit., p. 73 .

عبيد، وهذا كله بين قسنطينة وواد الزناتي على الخط الحديدي الذي كان يربط قالمة، قسنطينة ، والذي كان قد سُلم لهذه الشركة للقيام بالانجاز[1].

أما بالنسبة لجيجل، فبعدما صادرت الإدارة الإستعمارية الكثير من الأراضي السهلية الخصبة في سهولها، و إستغلت الهدوء النسبي فيها للتغلغل داخل المنطقة قامت بمد الطرقات الرئيسية والفرعية عبر المناطق الريفية [2]، ففي سنة 1853 استعمل جنود الاحتياط للمقاطعة لشق طريق إستراتيجي يربط جيجل بقسنطينة، كان هذا الخط الأول بطول 127 كلم يمر بوادي النيل – الشحنة – فج الأربعاء –باينان – ميلة وقسنطينة كما تم بناء أبراج أو خانات للقوافل على القمتين الهامتين من الشحنة وفج الأربعاء لاستخدامها مأوى و محطة للمسافرين [3]، كما شرعت الإدارة الإستعمارية في إنشاء قرى استيطانية وذلك على الطريق الرابط بين جيجل قسنطينة، منها Duquesne (قاوس حاليا) وذلك في سنة 1875 م على مساحة 2.508 هكتار، و Strasbourg (الأمير عبد القادر حاليا) التي تم إنشاؤها سنة 1873م على مساحة 3.684 هكتار و Chekfa(الشقفة) التي أنشأت في 1881م على مساحة تقدر 2.895 هكتار وTaher (الطاهير) التي أقيمت سنة 1878 م على مساحة 3.908 هكتار[4] كذلك قرية Grarem القرارم سنة 1885م [5]، والميلية التي أسست في سنة 1882م على مساحة 6100 هكتار، وتيكسانة سنة 1891 م، وزياما منصورية

---

[1] PASSERON (René), La Compagnie Genevoise des Colonies suisses de Sétif ,op cit p 399.

[2] علي خنوف: تاريخ منطقة جيجل قديما وحديثا ، ط1 ، منشورات الأنيس،الجزائر، 2011 ، ص 138 .

[3] شارل فيرو، تاريخ جيجلي ، ترجمة عبد الحميد سرحان ، دار الخلدونية للنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2010، ص 19-20.

[4] Le Génie civil. Revue générale des industries françaises et étrangères , 15 janvier 1882 t. II , N ° 06 , p 126 , et G.G.A , la colonisation en Algérie 1830- 1921 , op.cit., p p , 75, 76.

[5] L'Écho de Bougie : journal politique, littéraire, commercial , agricole , 10/06/1928 (A27 N° 1609) , p 6 .

Ziama- Mansouria [1]، كما تم توسيع الطريق القديم الذي كان يربط قسنطينة – جيجل عبر أولاد عسكر وشحنة بني عافر ، ونفس الشئ بالنسبة للطريق الجبلي الرابط بين جيجل وفرجيوة عبر تيكسانة. [2]

وفي سنة 1850 و 1857 كانت فرق الجنود تحت قيادة الجنرال ميسيات قد خطت طريقا آخر بين جيجل وسطيف مرورا بفج تيبحران وكان قد أنشئ جسر أمريكي على وادي الميسة الذي كان يتعذر عبوره آنذاك خلال فصل الشتاء كله. [3]

وبعد هذا التمهيد للبنية التحتية التي أقامتها الإدارة الإستعمارية بدأت وفود المستوطنين تغزو المنطقة، فوزعت على الأوائل منهم الأراضي الخصبة الواقعة على ضفاف مصبات الوديان شرق مدينة جيجل ، وأدخل المعمرون إلى المنطقة الزراعات الصناعية مثل القطن والتبغ ، وبعض المزروعات التي كانت غير معروفة مثل أشجار القسطل وغيرها.

ولضمان أمن المستوطنين في سهل جيجل وضمان استغلال الثروات الغابية التي وزعت عليهم أنشا الجيش الفرنسي ما بين 1854–1865م سلسلة من الأبراج العسكرية على قمم الجبال الممتدة من جنوب بجاية إلى جنوب القل، ليراقب منها تحركات السكان في السفوح الشمالية والجنوبية لتلك الجبال، ولضمان سلاسة هذه العملية الرقابية تم ربط هذه الأبراج بالقرى الاستيطانية عبر شبكة من الطرق والاتصالات، ففي سنة 1854 م شيد القائد العسكري لمدينة جيجل أبراج تيكسانة وشحنة بني عافر وبرج الطاهير ببني بدر، وبذلك يصبح سهل جيجل مراقبا من الغرب والجنوب والشرق، كما شيد ما بين سنوات 1855–1864 م أبراج تاكيتونت جنوب خراطة وتبابورت في أعالي

---

[1] HURE (M.M)., Les causes de régression locale de la Colonisation officielle en Algérie d'après l'enquête effectuée en 1929 , En Centenaire de l’Algérie , Comité de l'Afrique française. Congrès de la colonisation rurale. 2éme partie , Les problèmes économiques et sociaux posés par la colonisation , Alger 26-29 mai 1930 , ancienne imp Victor Heintz , p152

[2] REUSS(Louis Jean Max) : Travers l'Algérie , Librairie générale de vulgarisation , Paris , 1884, p 69 .

[3] شارل فيرو، المرجع السابق، ص 19.

جبال المنصورة وبرج بني عيشة جنوب العنصر، وبرج الميلية وبرج بونغرة جنوب غرب القل [1].

ومن وجهة نظر فيرو أن هذه الطرق للمواصلات أصبحت غير كافية، إذ أن جيجل مدعوة لأن تصبح مركزا تجاريا أكثر أهمية مما كانت عليه سابقا عندما تربطها طرق عربات بقسنطينة وسطيف ، إذ بهذا الطريق يمكن نقل منتوجات حوض فرجيوة الخصيب ومنتوج قبائل هذه الناحية إلى الأسواق . فالثروات الطبيعية التي تتوفر عليها البلاد من مناجم الحديد والنحاس وعلى غابات من شجر الفلين والزان ومنجم الخشب المتفحم وصيد المرجان والشمع والزيت والحبوب تعد معتبرة الآن في أسواق فرنسا.[2]

أما مدينة bougie فلقد بدأ الاستيطان فيها مبكرا، وهذا إثر احتلالها سنة 1833 م ورغم المقاومة العنيفة التي واجهها الاستعمار الفرنسي، إلا لم يمنعها هذا من إقامة جهاز إداري بالمدينة التي عرفت تطورا كبيرا في مختلف المجالات، فمن الناحية العمرانية توسعت المدينة لتستوعب 3000 ساكنا منهم 1300 أوربي، ثم انكبت الإدارة الفرنسية على توسيع الميناء في المدينة [3]، و في سنة 1833 قامت بتأسيس مركزين استيطانيين وتم فيها إنشاء بعض منشآت البنية التحتية التي شملت ينابيع المياه الصالحة للشرب وخزاناتها وبعض العمارات لإدارة المدينة وميناءها، كما تم شق فيه بعض الطرق المحلية ، حيث شكل هذا المخيم العسكري في نهاية المطاف قلب ونواة المدينة الجديدة ، التي خصصت إلى المجموعات العسكرية الأولى التي تم لها احتلال المدينة [4].

---

[1] علي خنوف، المرجع السابق، ص 139

[2] شارل فيرو، المرجع السابق، ص 19–20.

[3] عميراوي احميدة ، دراسات في تاريخ الجزائر الحديث ، ط 2 ، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع الجزائر 2004 ، ص 38 .

[4] Anonime : L’œuvre de l’armée du génie en Algérie (1830-1930), op cit , P343 .

2- أثر شبكة الطرقات في طوبوغرافيا الاستيطان الفرنسي في الجزائر:

إن المتأمل في أولى شبكات الطرق الفرنسية في الجزائر، يجد هناك علاقة وطيدة بين المراكز الاستيطانية وامتداد هذه الشبكة، بحيث راعى الاستعمار الفرنسي ضرورة إنشاء هذه المراكز على الطرق الرئيسية أو بالقرب منها، مما استلزم بالضرورة إنشاء شبكة فرعية بين هذه المراكز ترتبط بالطريق الرئيسي، بحيث نلاحظ هذا في الآليات والإستراتيجية التي اعتمدها في تثبيت مراكز الاستعمار وعلاقتها بالطريق في الأقاليم الثلاثة للمستعمرة.

2-1 -طبوغرافية الاستيطان وشبكة الطرق في إقليم الجزائر:

لقد تم تثبيت مراكز الاستيطان في إقليم الجزائر بالساحل ثم متيجة، في فترة لاحقة تميز بامتداد شعاعي منطلق من المركز المتمثل في المدينة نحو خطوط التوغل على طول 5 كلم في الساحل و10 كلم في متيجة، ولقد جاء هذا الامتداد على طول خطوط التوغل نحو الداخل. (أنظر للملحق رقم 11)

2-2- طبوغرافية الاستيطان وشبكة الطرق في إقليم وهران:

ولقد جاء خلق المراكز الاستيطانية في الإقليم متأخرًا وهذا بسبب المقاومة التي قادها الأمير عبد القادر، بحيث جاء منحصرًا في المثلث الذي فرضه امتداد الطرق الرابطة بين وهران ومستغانم، مستغانم ومعسكر، معسكر ووهران، حيث تم رسم شبكة على شكل مثلثي في القسم الشمالي لهذا الإقليم، على طول لم يتجاوز 07 كلم وعلى امتداد خطي لطرق التوغل (أنظر للملحق رقم 11).

2-3 -طبوغرافية الاستيطان وشبكة الطرق في إقليم قسنطينة:

يعتبر أحد أهم الأقاليم الجزائرية وهذا باستحواذه على أكبر المساحات الزراعية وله خاصية امتداد عرض على الساحل قدره 180 كلم، فعملية الاستيطان فيه كانت ضعيفة إذا ما قورنت بالأقاليم الأخرى، وجاءت مركزة في المربع الذي رسمته الطرق الرئيسية الرابطة بين: فليب فيل وعنابة، عنابة وقالمة، قالمة وقسنطينة، قسنطينة وفليب فيل. (أنظر للملحق رقم 11).

و إذا ما استعرضنا آليات هندسة شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر بصفة عامة فإننا نقف على ملاحظات رئيسية هي:

- لقد شكل الأمن والاستغلال الاقتصادي هدفين رئيسيين في رسم شبكة الطريق لكل إقليم.
- كما مثل امتداد شبكة الطرق وجهة شمالية جنوبية بحيث تنطلق من الشريط الساحلي نحو الأراضي الداخلية متوغلة بذلك إلى تخوم الجنوب.

الفصل الخامس:

شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر ودورها في خلق القرى ونمو المدن الكولونيالية في الجزائر.

1- القـريـــة :

تعتبر القرية النواة الأصلية لكل تجمع إنساني، بحيث تشكل التطور الطبيعي لخلق وامتدادات لأي مجتمع ريفي ، وعادة ما يربط بين أفراد هذا التجمع علاقات عرقية أو سياسية أو اقتصادية ، بحيث تشكل هذه العلاقات المصلحة المشتركة لهذا التجمع، وبتطور هذه الأنساق الثلاث مع الزمن تتشكل مايسمى بـ " الوحدة المورفولوجية للقرية " حيث تتفاعل العناصر الاجتماعية (عرق، عادات تقاليد، لهجة...) والعناصر السياسية (فرقة، عرش دوار قبيلة ...) مع النسق الاقتصادي (رعوي ، زراعي ، صناعي ...) في مجال جغرافي معين مشكلة بذلك أنواع القرى .[1]

وهي عادة ما تتكون حول مصادر المياه والرعي والمناطق القابلة للزراعة ، أو بالمحاذاة للطرق الحيوية ذات النشاط والحركية الاقتصادية والاجتماعية، والتي عادة ما تكون رابطة بين التجمعات السكانية الكبرى أو القطاعات والقواعد الصناعية والتجارية الهامة، مكونة بذلك ما يسمى بالقرى الصناعية التي تنشأ من أجل استغلال ثروة منجمية أو ممارسة حرفة صناعية واحدة ، والقرى الزراعية والتي تعتمد أساسا على استغلال المجال الزراعي والرعوي المحيط بها ، ثم القرى الخطية ويقصد بها القرى التجارية التي تنشأ على طول السكة الحديدية أو الطريق [2].

وتشكل القرية في الجزائر مجتمعا زراعيا صغيرا، وأحيانا يمثل الحرفيين فيها جزءا واضحا، وبظهور الثورة الصناعية في أوروبا وتنامي طمع وجشع الاستعمار الفرنسي في الجزائر من أجل تزويد مصانعه بالثروة المعدنية ، ظهر نوع جديد من القرى في الجزائر التي أخذت طابعا صناعيا، حيث نمت العديد من المحيطات الجغرافية المحدودة والتي تتميز بغناها من الثروة المعدنية والمنجمية، مشكلة بذلك الميزة أو الطابع الصناعي على القرية و مركز جذب المزيد من السكان العاملين، إلا أن هذا النوع من القرى لم يظهر في الجزائر إلا في نهاية القرن التاسع عشر، وبداية نمو الحركة

---

[1] كزار(محمد أكلي)، التحولات المجالية في القرى الجبلية القبائلية : حالة قرى و مداشر بني ورثيلان بأقصى شمال غرب ولاية سطيف ، جامعة منتوري قسنطينة، كلية علوم الأرض و الجغرافيا والتهيئة العمرانية ، رسالة لنيل شهادة الماجستير ، 2006–2007 ، ص 20.

[2] FABER (Paul-Dieudonné), Camps agricoles de l'Algérie, ou Colonisation civile par l'emploi de l'armée , A la Librairie centrale de la méditerranée , Alger, 1847, p8 .

الصناعية الكولونيالية فيها، حيث لم نسجل نشاط صناعي في الريف الجزائري في أواخر العهد العثماني عدى بعض الحرف البسيطة، التي لا ترقى إلى أن تكون سبب في ظهور قاعدة صناعية، على عكس الإدارة الاستعمارية التي بادرت منذ بدايات الاحتلال في شق الطرق ومد شبكة السكك الحديدية وإقامة السدود وإصلاح الموانئ والعناية بالصناعة الإستخراجية، التي كانت سببا في تحول بعض القرى الريفية إلى قواعد صناعية كقرية الونزة في الحدود الشرقية التي كانت قاعدة لاستخراج مادة الحديد والكويف وجبل العنق التي تتوفر على كميات هائلة من معدن الفوسفات ، حيث كانت هذه المواد الصناعية مركز جذب لشركات ومصانع وبنى تحتية قاعدية، ذات طابع صناعي دفعت بذلك بريف مدينة تبسة أن يتحول إلى قرى صناعية.

فحسب طوكفيل فإن تخطيط القرى الفرنسية الكولونيالية جاء نتيجة دراسات أخضعت الريف الجزائري إلى الأهداف الاستعمارية، حرصت فيها الإدارة على استغلال المجال الريفي زراعيا وصناعيا ، وهذا عن طريق زرع نواة لقرى استيطانية تضمن لها بسط السيطرة والنفوذ الفرنسي على الريف الجزائري[1]، ويظهر هذا في تقريره الذي قدمه إلى غرفة النواب الفرنسي ولعل أهم ماجاء فيه: " على الإدارة أن تمْسَح البلد (الأرض) بعناية وأن تحصل عليه قدر الإمكان لتعيد بيعه بأسعار منخفضة للمعمرين، خالصة من أية أعباء، عليها أن تحدد أمكنة القرى وأن تحصنها وتسلحها وأن تضع مخططاتها وأن تشيد فيها عين أو عيون عمومية ومدرسة وكنيسة وبيتا مشتركا وأن توفر احتياجات الكاهن والمعلم، عليها أن تجبر كل ساكن على أن يسكن هو وقطيعه داخل الحصن وأن يغلق حقله، عليها أن تخضعهم جميعا لقواعد الحراسة والدفاع التي يتطلبها الأمن، وأن تجعل على ميليشياتها ضابطا يحافظ في أوساط السكان على بعض العادات العسكرية ويتمكن من قيادتها في الخارج ، يجب زيادة على ذلك للمعمرين إما مواشي أو آلات أو مواد تموينية، إما عن طريقها مباشرة أو عن طريق المؤسسات التعميرية وذلك لتسهيل إنشاء المستوطنة وتأمينها"[2].

---

[1] دو طوكفيل (ألكسي)، المصدر السابق، ص 69.

[2] نفسه.

1-1- قرى الطريق:

تطورت قرى الطريق في الجزائر في القرن التاسع العشر عبر ثلاث مراحل من مراكز –مقاهيPoste - Café و المخيمات (Camp) إلى قرى الطريق(village routier) تعيش على حركة المرور وتؤدي دورا إستراتيجيا بتوفير الأمن وتنشيط الاستعمار، حيث أن طبعة (1852-1854) من (جدول حالة المنشآت الفرنسية في الجزائر) Tableau de la sitution des établissements Français en Algérie توضح أن الفنادق المخصصة لفئة المستوطنين الواقعة على طريق (الجزائر العاصمة – وهران) لم تكن موجهة كمراكز لراحة المسافرين فقط بل شكلت أولى المعالم لمراكز الاستيطان، و التي ستكون لاحقا جزءا من حركة المرور والتجارة بين الجزائر العاصمة ووهران[1].

و عند تفحصنا للعلاقة الموجودة بين الطرق و القرى، من التي كانت سببا في إيجاد الأخرى ؟ نوريد رأي Baudicour الذي يرجع معظم المراكز الاستعمارية يرجع سبب جودها إلى إنشاء الطرق بصفة مباشرة [2]، في حين أن Boyer يرى بأن القرية هي التي استدعت بناء وشق الطرق[3]ومهما كانت الحقيقة فإنه كان هناك دائما تفاعل بين الإثنين .

لقد عمدت مصالح الهندسة العسكرية على إنشاء خانات المقاهي على طول الطريق الأكثر ترددا واستعمالا وهذا قصد توسيع وتنشيط عملية التبادل التجاري خاصة مع الأهالي ولقد اعتمدت هذه السياسة بداية في المناطق التلية حيث شملت الطرق التي كانت تربط المستوطنات الكولونيالية المتباعدة فيما بينها كما ظهرت خانات المقاهي في التخوم الجنوبية التلية وهذا لتسهيل عملية المبادلة التجارية بين التل والصحراء، ولقد لعبت هذه الخانات بدور أمني تمثل في حماية القوافل التجارية من القبائل المناوئة للاستعمار وعصابات قطاع الطرق [4]، كما عملت على حماية المسافرين والبضائع وسط الرقابة على الطريق كما جاءت كمرحلة لتجديد نفس السير على الطريق واستبدال العربات والأحصنة حتى لا يضطروا إلى استعمال الأهالي في عملية تحميل البضائع والطريق

---

[1] Ministère de la Guerre.: T.E.F. 1852-1854, op.cit, p. 283.
[2] BAUDICOUR (L) : op cit ; p.133
[3] BOYER, p. op cit , p 298.
[4] Ministère de la Guerre.: Tableau de la situation des établissement français dans Algérie , 1845-1846, Imprimerie Royale , AVRIL 1847, p.157 .

غير المعبدة، كما كانت في بنيتها العمرانية محتوية على مأوى ومستودع حيوانات وعلى مركز استعلامات واستخبارات على حالة التجارة وحركة التنقلات المتوقعة.

أما من ناحية موقعها فكانت غالبا ما تتوضع على مفترق الطرق، وبالإضافة أنها المكان الأنسب لعقد الصفقات بين التجار الذين كانوا غالبا ما يفرغون حمولتهم للبيع أو التبادل التجاري. [1]

حيث شكلت هذه العمليات التي كانت تقوم بها هذه المراكز في نفس الوقت دافعا لتوسيع إطارها العمراني ، وهذا عن طريق بناء بعض المخازن للسلع إضافة إلى أماكن الإيواء وبعض الإسطبلات للدواب والأحصنة ، شكل هذا العمران الشريطي النواة الأولى للقرية الخطية الكولونيالية ، الذي لعب الطريق بتزويدها بكل الموارد المادية والبشرية بل تعدى ذلك إلى التحكم في تخطيطها . [2]

ومن ناحية أخرى فلقد ارتبط النشاط الاقتصاد والاجتماعي للقرية الكولونيالية بشق الطريق الذي يربطها بالمدينة أو الموانئ ، حيث ورد في نشريات الحكومة العامة الفرنسية بالجزائر في سنة 1856 م أجلت مشاريع المراكز الاستيطانية عبر الطريق الرابط بين مليانة ومستغانم عن طريق الشلف Orleansville وهذا حتى إنهاء مخطط الطريق ومعرفة المناطق التي سيعبرها [3].

من جهة أخرى، نجد أن بناء مراكز الاستيطان بعيدة و معزولة، قد وضع المخططين تحت ضغط كبير، و أجبرت الإدارة الاستعمارية على بناء طرق جديدة تصلهم بها، وفي بعض الحالات التي تفرض فيها القرية إيجاد الطريق وهذا حينما تكون هذه الأخيرة بعيدة عن الـطريق مما أدى بمـطالبة

المستوطنين ببناء و تشييد روابط بالطرق الرئيسية،[4] وعليه تم شق الطريق إلى شرشال، تحت إشراف الإدارة الاستعمارية و هذا سنة 1849 م، وبالإضافة إلى ذلك بعد سنة من بناء طريق شرشال، تم ربط حصن الماء (fort d’eau) بالحراش (maison

[1]BRIGOL (M. L) : Les conditions matérielles d'installation des Centres de colonisation en Algérie , En Centenaire de l’Algérie, Comité de l'Afrique française. Congrès de la colonisation rurale. 2éme partie , Les problèmes économiques et sociaux posés par la colonisation , Alger 26-29 mai 1930 , ancienne imp Victor Heintz , p 330.
[2] ip id , p 331
[3] G.G.A.: Colonisation de Orléansville – route Miliana-orléansville-Mostaganem 1856.
[4] BRIGOL (M. L) : op cit , , p 331-332.

carrée) و هذا لكي يتم تسهيل عملية نقل المنتجات الفلاحية إلى سوق الجزائر العاصمة[1]. و لم يتم ربط القرى والمدن الصغيرة بالطرق الرئيسية التجارية إلا في سنة 1914، و رغم ذلك استمرت العزلة وقت طويل[2].

وهذا ما حدث لقرية تازا حيث جاء في تحقيق بيرمهوف (de peyremhoff) حول الاستيطان الرسمي بالجزائر، بأن هذه القرية جاءت امتدادا وتطورا لمركز عسكري كان تابع للأمير عبد القادر، فلقد أنشئت القرية سنة 1887م[3] أما إيفر(yever) فقد أورد في معرض حديثه عن حملة الجيش الفرنسي على منشآت الأمير بتازا، أن هذه الأخيرة عوضت بمركز استيطاني سنة 1888م[4]، وحسب ماتوفر لدينا من تقارير للمجلس الأعلى للحكومة العامة التي أوضحت أن القرية أنشئت سنة 1885م وأمام عدم جاهزية الطريق الرابط بين ثنية الأحد وتازا لذلك تقرر تأجيل عملية التوطين إلى سنة المقبلة أي سنة 1886م[5] ثم أجلت هذه العملية بحلول

سنة 1886م[6] لنفس السبب إلى غاية سنة 1888م ويؤيد هذا المراسلة التي تمت بين عامل عمالة الجزائر والحاكم العام المؤرخة في 4 أوت 1888م مفادها أن الطريق رقم 5 الرابط بين ثنية الأحد وتازا أضحى جاهزا للمواصلات ابتداء من 13 جويلية 1888 وقد طلب منه الموافقة على عملية التوطين بهذه القرية، حيث تضمنت الوثيقة الأسماء التي تم الموافقة عليها بخصوص طالبي الاستيطان ومؤهلاتهم وكل ما يتعلق بشأنهم من معلومات.[7]

كلا الحالتين التي كانت تضبط علاقة الطريق بالقرية تواجدتا طيلة القرن وزادتا من دورهما المسيطر في النظام الاقتصادي الاستعماري تناميهما الجغرافي و الديموغرافي.

وفي الأخير نستطيع القول أن القرية الاستعمارية أدت إلى إنشاء المخازن الكبرى والمطاحن ومعاصر الزيت والمسالخ فبالإضافة إلى هذه المنشآت الاقتصادية جاءت

---

(1) BAOLI (marc) .op cit . p.59
(2) ibid
(3) DE PEYREMEHOFF, (M): op.cit, p 75.
(4) GEORGES (Yver), op cit , p 434.
(5) G.G.A., C.S.G. : procés- verbaux des délibérations puis exposé de la situation générale de l'Algérie , 1885 , imprimerie administrative Gojoss, Alger , 1885, p156.
(6) G.G.A : C.S.G.procés- verbaux des délibérations puis exposé de la situation générale de l'Algérie , 1885 , imprimerie administrative Gojoss, Alger , 1886, p126.
(7) ib id .

التجهيزات العمومية لتعزيزها، فقد شيدت الإدارة الفرنسية مقر دوائرها ومصالحها لتنظيم و تقوية نفوذها .

و إذا كانت كثير من القرى تحيى بالكاد طويلا فإن المفضلة منها الواقعة في مفترق الطرق أو في مركز السهل أخذت بسرعة هيئة مدينة كبيرة نشطة.

وعلى العموم كان هذا الأمر واقع على الأقل في سهول وأحواض الجزء الشمالي في البلاد لأننا عندما نتوغل نحو الجنوب، يتبدد النمط شبه الريفي بسرعة أين الأراضي لم تكن إطلاقا قابلة للاستعمار.

1-2 – قرى السكك الحديدية :

عندما درس الجيش والمهندسون الفرنسيون مخطط الطرقات الضرورية لعملهم استطاعوا أن يحددوا المسارات القديمة المتعلقة بشبكة الطرق الرومانية ومسالك الحضارة الإسلامية لتكون لهم أرضية في انطلاق شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر ولكن عندما تم الشروع في إنجاز مشاريع السكة الحديدية فرضت الانحدارات الجبلية على المهندسين أن تفكر في مسارات أخرى بعيدا على شدة الإنحدار التي لم تكن ملائمة للسيارات أو عربات القطار فتوجه بذلك إلى المسارات السهلية المنخفضة حيث تمت مضاعفة عدة مسارات في الجبال أو تم استبدالها بمسارات في السهول أو أعماق الوادي، فطريق الجزائر نحو المدية كانت تمر بالمرتفعات وفج الثنية، تم استبداله بسكة حديدية بالأسفل في مضيق الشفة، الأمر الذي تطلب أشغالا كبرى عمرانية تمثلت في وضع الملامح القرية الاستيطانية " الشفة " كان هذا حال البنيات التحتية التي أنشأت في كل من مضايق شفة وخراطة وبيبان الحديد.[1](انظر إلى الملحق رقم 10)

ولم يكن تحويل خطوط النقل هذه دون نتائج على حياة الناس ونشاطاتهم، ففي بعض الحالات غيرت العلاقات في الشبكة الحضرية: فبين سطيف وقسنطينة حيث كان كل من المسار التركي والمسار الروماني يمران عبر التل الجنوبي وهذا عبورا على مدينتين الرومانيتين هما ميلة وجميلة، وبما أن الاستعمار الفرنسي قد اختار الأراضي المنبسطة في السهول العليا لتمرير شاحناته ، فلقد تم سلوك مسار جديد تمثل في إنشاء طريق جديدة على طول 30كلم نحو الجنوب بموازاة القديمة ، ولقد عملت على

---

[1] كوت (مارك)، المرجع السابق ، ص98 .

ازدهار القرى الاستعمارية التي أنشأت (العلمة ، تاجنانت ، شلغوم العيد) ، في حين أن كل من ميلة وجميلة ما لبثت أن همشت وأبعدت عن المسارات النشطة[1] ، أما بالنسبة للطريق الرابط بين الجزائر البليدة عبر الدويرة فلقد تم استبدال المسار الجبلي الذي يربط مباشرة الجزائر بالدويرة بالمسار السهلي الذي يمر على نقطة بئر خادم ثم الدويرة البليدة، أما بالنسبة للطريق المحوري الذي يصل الجزائر العاصمة بقسنطينة عبر برج بوعريريج وسطيف، فقد كان المسار الروماني القديم يمر بالمدية البرواغية ثم سور الغزلان ثم البرج ليستبدل بالطريق السهلي الذي يربط المدية البرواقية برج حمزة (البويرة) ثم برج بوعريريج (انظر إلى الملحق رقم 33).

ولكون أن هذه المناطق الجبلية غير منبسطة وذات كثافة سكانية عالية ، لم تكن الجبال تهم المعمرين، ولكن السهول بدت لهم فارغة ومخصصة لنشاط توسعي يتمثل في تربية المواشي كما هو الحال في السهول الساحلية، أو تلك التي كان فيها المستعمرون يقومون بزراعة الحبوب كالسهول الداخلية ، فقد حازت بذلك على اهتمامهم الشديد لإنشاء محيطات عمرانية وقرى استعمارية ،[2]

ولهذا يمكن إضافة مرحلة أخرى في تاريخ القرية الاستيطانية بالجزائر إلى جانب ما تقدم من قرى الطريق (قرى السكة الحديدية):

و لقد تزامنت مع تطور السكك الحديدية في أواخر سبعينيات القرن التاسع عشر بعدما اكتشفت مزايا القطار وأثبتت فائدته، فأغلب القرى على طول السكة الحديدية تحصلت على بعض مواردها من نشاط محطات القطار وشاركت بقوة في حركتها التجارية.

وخلال الحكم المدني وعلى هذا النسق الاستيطاني، كان نمو الاستيطان في المناطق الريفية متبوعا بحركة إنجاز السكك الحديدية، وخلال العشرية 1871-1880 تم إنشاء وتوسيع 264 قرية كولونيالية وإعطاء400.000 هكتار من الأراضي لملاك جدد من المستوطنين، كما عرفت هذه المرحلة و استجابة لرغبة الحاكم العام Chanzy عرفت حركة استيطانية على طول واد الشلف وهذا في هضبة معسكر وسهول سيدي

---

[1] كوت (مارك)، المرجع السابق، ص98.

[2] المرجع نفسه، ص 99 .

بلعباس، كما تمركز المعمرون في الهضاب العليا بسطيف، قسنطينة باتنة والمدية،على طول الخطوط التي برمجت بها السكك الحديدية، وقد لاحظ Chanzy أن النمو البطيء للاستعمار سببه فشل طرق المواصلات الموجودة، فقرر تشجيع الاستيطان بإنجاز السكك الحديدية. [1]

إن الانجاز المبرمج لـ 107 قرية والتنازل عن 106000 هكتار في السنوات 1881–1890 يمكن أن يفسر بتزايد السكك الحديدية بوادي مينا (خط مستغانم – تيارت) المكرة Mekerra (تليلات Tlelat – سيدي بلعباس وطابية) والدهرة (يقطعها خط وهران – العاصمة) ، أما في الشرق فإنشاء خط حديد بني منصور – بجاية الذي أدى إلى تنشيط حركة الاستيطان في القبائل الصغرى بينما سهول سيبوس تم تعميرها بعد فتح خطوط بونة – قالمة و Duvivier– سوق أهراس ، [2] أما السنوات الأخيرة من القرن التاسع عشر سجل بها نقص في إنجاز القرى الاستيطانية (46 مركزا جديدا فقط)، بسبب نقص مشاريع السكك الحديدية في المرحلة ما بعد 1892 أما المناطق المفضلة كانت وادي الشلف (16 قرية) التي يغطيها خط البليدة – برواقية ، وفرع البليدة – Orleansville التابع لخط وهران – العاصمة وكذا سهل نهر مكرة بين سيدي بلعباس، معسكر، وهضبة سطيف. [3]

أخيرا، فإن تطور الاقتصاد الكولونيالي الذي يظهر من خلال توسع مزارع الكروم و اكتشاف مناطق جديدة للثروة المعدنية و بانتشار السكك الحديدية وفتح سهول جديدة، كل هذا أدى إلى اتساع المجال الحضري للمجتمع الكولونيالي نحو الريف بالموازة مع بناء القرى : من 164.000 سنة 1881 إلى 176.000 في 1885 ، قبل الوصول إلى 198.985 في 1890، حوالي 1900 كان المعمرون الحائزين على 1.573.000 هكتار تم تسليمها غالبا من طرف الإدارة الكولونيالية [4].

---

[1] AGERON (Ch)., op. cit, p. 84.
[2] ip id , p. 85.
[3] ip id , p. 85.
[4] LAYNAUD (M) : Notice sur la propriété foncière en Algérie , Alger , Mustapha , Giralt , 1900 , p 45

عندما وصلت السكك الحديدية إلى السهول الغربية والشرقية للجزائر، أثبتت ضرورتها لاستعمار متيجة، واعتبرت الخطوط الحديدية الوسيلة الأكثر نجاعة ورسول الحضارة الفرنسية .

إن السكك الحديدية لم تجلب فقط مواقع استيطان جديدة ، بل سمحت باختيار تلك المواقع ، فسنة 1867 ، اقترح ماك ماهون Mac –Mahon إنشاء مراكز (جديوية واد رهيو ، ومرجة) في سهول ميلة والشلف على طول طريق الفرع المقترح أوليان فيل – غليزان على خط وهران – العاصمة ، بسبب اقتراب بداية الأشغال لانجاز هذا الخط زد على ذلك فإن برنامج الاستعمار لـ 1877-1887 خطط انجاز عدد من القرى على طول هذا الخط الرئيسي بغرض تعمير سهل الشلف وتأمين المنطقة .[1]

خلال المراحل الأولى لتطور سكة الحديد ، راهنت الإدارة الاستعمارية على نتائج السكة أولا لجلب المعمرين وثانيا لتعيين المواقع المناسبة للاستيطان، وهكذا كانت القرية الاستعمارية Malakoff (مالاكوف) الذي لم يقبل موقعها سنة 1866 تم انجازها أخيرا على خط العاصمة – وهران– .[2]

في بعض الحالات طغت السكك الحديدية على كل الاعتبارات الباقية، مثلا : إنشاء مركز " بالحسال " Bel Hacel (على الخط المقترح مستغانم – تيارت)إلى غاية معرفة الطريق المحدد ، وعندما استعيد النقاش سنة 1888، اقر حاكم وهران انه رغم كون الأرض ذات نوعية فقيرة في المنطقة والحرارة لا تحتمل والماء نادر والمنطقة غير صحية، أن خط السكة الحديدية وإنشاء مركز في " بالحسال " يجعل من الممكن استيطان المعمرين " .[3]

ولا يمكن أن نتجاهل أن التل والهضاب العليا كانت مربوطة بنجاح بتوضع المعمرين بعد دخول السكة الحديدية للجزائر ، وفي نفس الوقت ادت السكة الحديدية إلى ارتفاع نسبة الأوربيين في الريف وتحسين الأمن فيها، هذا وقد أثرت السكك الحديدية

---

[1] AYOUN(M) , les transports publics en Algérie , Bulletin économique et juridique , N°190, 1955 ; pp 318-321 .

[2] Ib id

[3] A.N.O.M.,A.D.O, M 9 Bel Hacel , Prefet au Gouverneur Général , 6 Jan 1888.

بصفة مباشرة على ميلاد ونمو المدن ، مجلبا مرحلة أخرى من الاستيطانات الكولونيالية " قرى السكك الحديدية.

ولقد تغيرت الأسعار حسب الأهمية الاقتصادية للمنطقة التي يقطعها خط السكة الحديدية، كما أنها اختلفت في نفس المنطقة أو على طول الخط بسبب الفرق الموجودة بين الأراضي بالمنطقة الزراعية الواحدة فمثلا على فرع Maison carrée - Mènérville، كان معدل السعر هو 2400 فرنك / هكتار بينما وصل إلى 600 فرنك فقط على طول فرع سطيف – مينيرفيل على خط Maison carrée – قسنطينة [1] بالمقارنة مع ذلك، الأراضي التي باعها الجزائريون للمعمرين كلفت على المتوسط 100 فرنك / هكتار فقط بين 1877 و 1898 ، بينما الأراضي التي اشتراها الجزائريون من الأوربيين كلفتهم 152 فرنك للهكتار. [2]

إن القرب من السكك الحديدية كان له تأثير كبير على ارتفاع الأسعار وتطور الاستيطان مثلا قرية اتليلات قرب وهران عرفت نموا كبيرا بعد انجاز خط تليلات – سيدي بلعباس خلال أشهر قليلة، فتضاعف عدد سكانها، وفتحت محلات جديدة واكتسبت السوق الأسبوعية أهمية متزايدة، كما أدى إلى بناء القرية الاستعمارية لـ غاراباس Gharrabas بجوار محطة السكة الحديدية، و في حالة أخرى لاحظ" Fautie" أن مركز سيدي عايش كان يتحول بسرعة إلى مدينة منذ بداية انجاز الخط الرابط بين بجاية وبني منصور ، هذا النمو سجل بارتفاع عدد المخابز، الفنادق والمقاهي ، البقالين والتجار الذين جلبهم زيادة قيمة منطقة " واد ساحل " .[3]

وكذلك " Affreville " التي انخفض عدد سكانها بسبب المجاعة والموت سنتي 1866–1867 تطورت من جديد في 1869–1870 بسبب سكة الحديد التي جلبت معمرين جدد للمنطقة . [4]

---

(1) A.N.O.M., F14/8565 , dépense d'établissement des chemins de fer Algériens au 31 Décembre1888 .

(2) LAYNAUD (M) , op cit , p .48

(3)FAUTIER(P), les chemines de fer Algériens ; Revue de l'Afrique Français , Jan 1887 , pp 65-69

(4)NA.N.O.M., A.D.A., Affreville , Note du maire , 10 Mars 1893 .

بالإضافة إلى قرية سطيف، التي أصيبت خلال أزمة 1866 وثورة 1871 عرفت حياة جديدة بفتح خط سطيف – قسنطينة ، وكنتيجة لذلك ارتفاع قيمة الأرض كان موازيا لظهور تجارة جديدة ووصل سعر الأرض إلى 6000 فرنك / هكتار ، بينما ارتفع عدد السكان إلى 10000 نسمة ، كما تم بناء مطحنتين جديدتين ومصنع للعجائن بالقرب من محطة القطار في مقاطعة الغرب .[1]

في سنوات 1855–1886–1887 ، عمل المراقبون على طول الطرق والسكك الحديدية في مقاطعة العاصمة، وكذلك على ضفتي خطي وهران– العاصمة و Mènerville – Mason carèe وكذا حوالي مدن البليدة ، مليانة، Dupprre وتنس، شرشال وبالسترو. التي كانت متواجدة كلها بالقرب من مناطق معمرة ومن خطوط المواصلات [2] .

2– ملامح المدينة :

مع بداية الاحتلال الفرنسي خضعت الجزائر إلى تناقضات مجالية أخلت بتوازنها مع بدء تنفيذ المشاريع الاستعمارية, حيث وجد نتاجا معماريا هجينا بين المدينة الأوروبية والمدينة الإسلامية وارتبط التخطيط المدني بالحالة الاجتماعية والاقتصادية لكل مدينة.

ففي البداية مهد المستعمر في الجزائر لقدومه, فمنذ عام 1836 وخلال 40 عاما دخلت الفرق الهندسية الفرنسية وعملت على أربع مدن رئيسية وهي الجزائر، عنابة، بجاية و وهران.

أين عملت مصالح الهندسة العسكرية على اجتثاث كل ما يرمز للعمران المحلي فشرعت منذ أربعينات القرن التاسع عشر تضع الخطط لتوسعة هذه المدن القديمة الموروثة، ولاسيما الساحلية منها وبعض المدن الداخلية كقسنطينة، ولتحقيق أغراضها اعتمدت على العمال المحصور عملهم مع الجيش [3].

---

(1) PRENANT (A) , « Facteurs du peuplement d’une ville d’Algérie intérieur : Sétif Annales de Géographie , 1953 , N° 334 , p 434.
(2) A.N.O.M., F 80/1810 , Rapport du Gouverneur Générale , Tirman , 19 Juillet 1888 .
(3) الحلاق (ندى): الكولونيالي في الشخصية المحلية في العمارة والعمران ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسية المجلد الثامن والعشرون -العدد الأول-2012 ، ص 253 .

ومن جهة أخرى وجد الحدث الحضري الاستعماري غرضه في الانجازات التي تنطلق من المساحات الفارغة من المجالات الجغرافية والتي تشكل بالنسبة له مجالا بكرا لتجسيد النمط العمراني الكولونيالي و في ذالك إشارة إلى لبعض المدن التي تطورت من خلال المخيمات العسكرية التي أقامها المستعمر لغرض السيطرة ومراقبة القبائل الداخلية مثل باتنة، سطيف، أخرى بالإضافة إلى مدن أخرى طورت لتكون كمدن استيطانية تخضع للرقابة و الحماية العسكرية : (فيلب فيل (1838)، اوليون فيل (1843) ، تيارت وبلعباس واومال (Aumal) وسعيدة وبرج بوعريريج وسوق أهراس والبويرة و الحصن الوطني بمطقة القبائل (Fort national) ... [1].

حيث جاءت هذه المدن مشتركة ومتشابهة في نفس السمات: عبارة على مخطط شطرنجي ، بشوارع بها أشجار الصبار أو التين، وبها مقر البلدية وقصر العدالة في المركز وثكنة ومقبرة أو ميدان للخيل في الضاحية، بحيث كان المربع الاستعماري يشكل مركز المدينة التجاري والإداري كما كانت الضواحي الاستيطانية تتمدد بشكل أكثر مرونة و كان السكن فيها مكون من طابق أو طابقين مع وجود حديقة ومساحات حرة ، وعرفت فيه المدينة الكولونيالية امتدادا كبيرا للمساحة مع انخفاض للكثافة السكانية [2]، ويعود هذا بطبيعة الحال إلى مدى تسلط وجشاعة الإدارة الفرنسية في مصادرة الأراضي ومنحها للكولون بنسب كبيرة .

ولم يأتي هذا التخطيط للمدن الكولونيالية من فراغ ، بل كان مستمدا من عمق الحضارة الإغريقية والرومانية، التي تعد أصل التفكير العمراني الكولونيالي، حيث كانت تخطط المدينة الرومانية على هيئة مربع أو مستطيل يخترقه محورين رئيسيين متعامدين في الوسط، وهما اللذين سيشكلان محور التنقل في المدينة من شرقها إلى غربها ومن شمالها إلى جنوبها مرورا بمركزها [3]، على أن تقسم المساحات فيها إلى مربعات ثانوية يتم فيها بناء المؤسسات أو المباني السكنية، مشكلة بذلك شبكة من الطرق والشوارع

---

[1] كوت (مارك)، المرجع السابق، ص 98

[2] بوشامة (ليديا)، المرجع السابق، ص 110 .

[3] كمونة (حيدر عبد الرزاق): تباين أسس تخطيط المدن عبر التاريخ ، مجلة المورد، العدد 2 ، العراق، 2004، ص 13، 14 .

المتقاطعة فيما بينها شمالية جنوبية وشرقية غربية على النمط الشطرنجي للمدينة الرومانية على العموم والكولنيالية في الجزائر على وجه خاص، وتتميز شوارعها الرئيسية بأنها عريضة الرواق وعلى جوانبها تبنى المؤسسات الكبرى للمدينة لينتهي مركزها إلى الساحة العامة، ولعلى من ابرز الشواهد للمدن الرومانية في الجزائر التي تم الكشف عنها في الفترة الاستعمارية الفرنسية مدينة تيمقاد وجميلة[1]، والتي تم البناء على شاكلتها مدينة باتنة وسطيف.

أن من أهم الخدمات التي يقدمها هذا النوع من شبكات الطرق الشطرنجي في المدن الكولونيالية هو سهولة التنقل وفرض المراقبة والأمن.

أما المدن الإسلامية التي كانت غالبا ما تخطط على مناطق عالية مدعمة بمجاري مائية وكانت تحاط بسور دفاعي يعمل على تأمينها من كل خطر خارجي لكنه في نفس الوقت هو تحديد مسبق لامتدادها العمراني، الأمر الذي فرض على سكانها استغلال كل المساحات الداخلية مما انعكس سلبا على شوارعها التي جاءت ضيقة ولا تتماشى مع شروط التهوئة والإضاءة [2]، كما أنتجت المباني المتلاصقة شوارع إلتوائية حيث اكتفى ساكن المدينة بخدمات الفناء الداخلي للبيت عن خدمات الطريق أو الشارع في المدينة ولضيق مسالك وطرق المدينة الإسلامية أو القصبة يضطر مخططوها أن تكون الساحات العامة التي تؤدى فيها صلاة العيد واستعراض الجند والمقابر والأسواق الكبرى خارج أسوار المدينة [3]، ويتضح ذلك أكثر إذا ما اتخذنا مدينة الجزائر كنموذج لهذا النمط العمراني حيث تم تخطيطها على مرتفع محصور بين جبل بوزريعة الذي يرتفع على سطح البحر 408 مترا بحيث يشكل انحصارا طبيعيا للمدينة، وبالإضافة إلى أسوارها المشيدة فقد ظلت مدينة الجزائر مجالا منحصرا ومحدودا كان على سكانها استغلاله عمرانيا على مدى القرون الثلاث [4]، أين لجأ العثمانيون في أواخر عهدهم إلى توسيع المدينة نحو

[1]عثمان (محمد عبد الستار): المدينة الإسلامية ، عالم المعرفة ،ب د، 1990 ، ص 156 .

[2]ريمون (اندريه): المدن العربية الكبرى في العصر العثماني ، ترجمة لطيف فرج ، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع ، القاهرة مصر ، 1990 ، ص 155

[3] نفسه .

[4]جيلالي (عبد الرحمن)، تاريخ المدن الثلاث الجزائر، لمدية ، مليانة، ط 1، شركة دار الأمة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2007، ص 68 .

المساحات المنخفضة أين تتواجد مؤسسات ومراكز الدولة، وأصبح بذلك وسط المدينة متشكلا من ثلاث اتجاهات غير متساوية الأهمية، الاتجاه الأول يتمثل في الشارع الكبير المتجه نحو باب عزون ليتوغل داخل المدينة، أما الثاني هو الشارع المتجه نحو الميناء عبر باب الجزيرة، ثم الشارع الأقل أهمية الذي يتجه نحو باب الواد و يطل على داخل البلاد ، فشكلت بذلك مدينة الجزائر كمثلث قاعدته تتجه نحو الشرق على طوال الساحل بينما تقع القصبة على قمته وهي النقطة الأكثر ارتفاعا [1]، ولم يؤدي نمو المدينة خلال العهد العثماني إلى تكوين أية ضاحية جديدة ، وظلت مدينة الجزائر متمركزة بشدة حول المنطقة التي توجد فيها الأسواق الرئيسية وقصر الداي وجامع الجديد وصارت نموذجا شبه كامل لمدينة مزدوجة حيث يتوافق اختلاف الأنشطة والسكان مع تنوع التضاريس ، وقد عبر هذا الازدواج عن نفسه في شبكة طرقات مزدوجة ،هذه الأخيرة كانت مستقيمة نسبيا وغير مسقوفة، وتتقاطع في اغلب الأحيان عند زاوية قائمة[2].

فما نستطيع الوصول إليه أن المدينة الإسلامية مجال مغلق معقد انحنائي التوائي عكس المدينة الأوربية التي كانت توصف بأنها مجال مفتوح منبسط يعتمد على التقاطع المستقيمي .

ولقد قامت السياسة الاستعمارية في المدن القديمة الجزائرية التي عملت على تطويرها وإنشاء امتدادات كولونيالية لها على فكرة الفصل بين القسم العربي الإسلامي للمدينة والقسم الأوروبي منها، في محاولات للطمس والاجتثاث، دون البحث عن أمكانية التأقلم مع المدينة الأصلية التي لا يتناسب أنشاؤها مع متطلبات المعمر الأوروبي أين تمت عملية هدم وتعديل أجزاء كبيرة منها وفق ما تقتضيه حاجة العنصر الأوربي، ومع نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين حتى أصبحت كل معالم المدينة توحي بأنها مدينة أوربية في مجملها. [3]

([1]) ريمون (اندريه): المرجع السابق، ص 155

([2]) المرجع نفسه، ص 213 .

[3] بوجمعة (خلف الله): المدينة الجزائرية و البحث عن الهوية، مجلة علوم الإنسان، العدد 04 ، جوان 2003 ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، ص 101 .

ومن ثم أنتجت مدنا جديدة على الطراز التقليدي سمي ب:لمدينة (M'edina) وكانت هذه المدن تلبي حاجات الاستعمار العسكري حيث عين المسؤولون الأساسيون من المهندسين العسكريين الذين قاموا بتنظيم مخطط عمراني يحدد الفراغ العام للمدينة وأقاموا الحدود التي تفصل بين الفراغات العسكرية والمدينة وأنشؤوا الطرق التي تخدم المباني الفرنسية الهامة(1).

كما اعتمد المحتل الفرنسي في المدينة الجزائرية على إقامة مشروع الحدود وذلك بتحديد مجال المدن القديمة المتحولة، ومن ثم ربط مراكز المدن بقرى المحتلين الجديدة،و ذلك عن طريق شبكة من الطرق متشعبة الاتجاهات ومتفاوتة في الطول مشكلة بذلك المعالم الأولى لميلاد المدينة الكولونيالية (2).

وفي هذه الفترة بدأت تظهر ما يسمى بمجالات اختصاصات للفضاء العمراني للمدينة، فالفضاء العسكري وزع (تحصينات، قلاع، مراكز تدريبات، مدفعية...) أما الفضاء المدني تم تخصيصه (مباني سكنية فردية وجماعية بمختلف صيغها)، بينما وزع الفضاء الإداري في الشارع الرئيسي الفاصل بين القسمين المدني والعسكري واقتطاع بعض الأجزاء منها (مقرات الدائرة، البلدية القديمة، المستشفى المدني، الإدارات المختلفة)، بالإضافة للفضاء التجاري الذي جاء ممثلا في الميناء ومحطة السكك الحديدة والشركات زيادة على المستودعات ،المراكز و الأسواق...

وصولا إلى الفضاء السياحي الذي شمل الشواطئ، واجهة البحر، طريق كورنيش، قاعات سينما، المسرح البلدي، المسرح الروماني، الساحات العامة و الحدائق...

3– شبكة الطرق وأثرها في تطور المدينة الكولونيالية

في العهد الأول من الاستعمار ركز المعمرون على مدينة الجزائر، حيث أقترح المهندس الفرنسي كوتورو (Cotereau) مخططا يقول عنه : " حاولت أن أركز على التناظرات وعلى التوازن داخل المجالات معتمدا على محور رئيسي يتجه نحو فرنسا ... فهذه الأخيرة يجب أن تحافظ على هيمنتها في كل المجالات" و أستمر تشويه معالم المدينة وربطها بالمحور عن طريق عمران ذو نمط سلطوي فرنسي أثناء فترة الإمبراطورية الفرنسية

(1)الحلاق (ندى): المرجع السابق، ص 254.

(2) المرجع نفسه : ص 255 .

الثانية والتي عرفت تحولات هامة في ميدان العمران خاصة في عهد البارون هوسمان Haussmann الذي طبع مدينة باريس وبعض المدن الأخرى . وتزامن ذلك مع إنشاء لجنة خاصة بدراسة تخطيط عمراني بمدينة الجزائر العاصمة وذلك في عام 1854.[1]

و قد شجع هذا العامل على بروز نظرة جمالية للمدينة تطغى فيها العوامل الأساسية المحددة للفن المعماري الأوروبي، وظهرت مباني فخمة تعبر عن قوة المجتمع الاستعماري وعلى تخطي البعد الحضاري للمجتمع الأصلي.

حيث عمل الاستعمار الفرنسي على طرد جل السكان الأصليين من مدنهم الأصلية ليشرع في التحولات العمرانية التي ساهمت في ظهور منازل ونوع جديد من أشكال الهندسة بها أبواب ونوافذ خاصة بالنمط المعماري الغربي ، حيث كانت تطل على شوارع واسعة مستقيمة، شقت وفق النمط الأوربي مشكلتا بذلك شبكة الطرق الداخلية للمدينة الكولونيالية، والتي جاءت كبديل للشوارع والأزقة الضيقة الملتوية ، ولقد خصص هذا النمط العمراني للمعمرين الوافدين إليها.

لقد جاءت الاستحداثات العمرانية التي قام بها الاستعمار الفرنسي على المدينة الجزائرية مركزة على الجانب العسكري و الأمني ولذلك قاموا في البداية بمسح العديد من المساحات والمسطحات التي اتخذت كأرضية لإقامة تحصينات عسكرية و أمنية التي تم الاعتماد عليها لتوفير الحماية للمعمرين القاطنين بالمدينة و إلى جانب العامل الأمني فقد عمل الفرنسيون على إيجاد جوانب أخرى أسسوا أثرها للمدينة الكولونيالية و التي من أهمها: التحول إلى الفضاء النظيف و الشكل المنتظم على شكل شبكة تتكون من طرق أفقية تقاطعها طرق عمودية.

وتتشكل معالم هذه الهندسة المعمارية التي حاول الاستعمار الفرنسي على تجسيدها بوجود العناصر التالية: شبكة الطرقات الموسعة وهو العنصر الأساسي في تخطيط المدينة خاصة بعد ظهور السيارات والمراكب، واستعمال المساحات الخضراء وتوزيعها على المناطق واستخدام المساحات الواسعة لتعديل السير أو تنظيم المدينة

[1] بوجمعة (خلف الله):المرجع السابق ، ص 101 .

فحدثت تغيرات على مستوى الواجهات فاستعملت النوافذ الواسعة والشرفات المفتوحة وذلك لضرورة صحية.

لقد عملت شبكة الطرقات على ضمان النقل السريع والأمن بين أحياء المدينة إذ أضفت هذه الشبكة لمسة جمالية على المدينة الكولونيالية حيث كان كثيرا ما يتوضع الطريق بين المساحات الخضراء ومساكن الأوروبيين وهذا وفق النمط العمراني الذي عرفته الهندسة الأوروبية في القرن التاسع عشر .

فعلى العموم فإن مشروع المواصلات الفرنسية في الجزائر من المشاريع المرتبطة ارتباطا وثيقا بالمشروع الاستيطاني الفرنسي في الجزائر حيث أضحت الضرورة الملحة للاهتمام بمسح الأراضي ورسم الخرائط الطبوغرافية عملا يسبق عملية الاستيطان ولقد اتخذت الإدارة الفرنسية هذه العملية وسيلة من وسائل اغتصاب الأراضي ونزع الملكية فلقد قسمت الإدارة الفرنسية الجزائر باعتبارها مستوطنة فرنسية إلى أقاليم طبيعية متصلة بعضها ببعض وعملت على ربطها بشبكة من الطرق أين أقامت المراكز الاستيطانية والزراعية على طولها ولم يكن للمصالح الطوبوغرافية من هم سوى توفير الأمن وتزويد هذه الأراضي بالبنى التحتية مما يضمن للكولون الظروف الملائمة لاستغلالها ومن ثم استغلالها بطريقة تخدم الأهداف الاستعمارية التوسعية.[1]

وتحقيقا لهذه المهمة عملت المصالح الطبوغرافية على تسخير أجهزتها الإدارية والتقنية من مفتشين ومهندسين مدنيين وعسكريين و أعوان إداريين الذي بلغ عددهم الإجمالي إلى مئتين وستة وثمانون سنة 1873 من بينهم مئة وثلاثة بين مهندس وعون إداري في فرق مستقرة و مئة وثلاثة وثمانين آخرون ضمن فرق متنقلة.[2]

ولقد عمدت هذه الأجهزة الطبوغرافية إلى تقسيم الإقليم الجزائري إلى أجزاء متناهية الصغر كما حددت بدقة أراضي القبائل والأملاك التابعة للقطاع العام وعينت عليها

---

[1] بن داهة (عدة): الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض إبان الاحتلال الفرنسي للجزائر 1830-1962 ، ج 1 ، المرجع السابق ، ص 161-162.

[2] نفسه.

البلديات التي كانت مخصصة للاستيطان وللعلم فقد استوحى الفرنسيون هذه الطريقة من التشريع الأسترالي المعروف باسم (Act Torrens) و لقد جربت هذه الطريقة بتونس وكانت ناجحة وبموجبها أصبح لكل قطعة أرضية عقدا نسخة تسلم منها للمالك وأخرى تحفظ لدى المصالح الإدارية كما قضت الإدارة الفرنسية أن العقار لا يمتلك الشرعية القانونية ما لم يسجل لدى مصالح الرهن العقاري . [1]

3-1-أثر شبكة الطرق في التطور العمراني لمدينة الجزائر من سنة 1830 إلى 1900 م:

عند دخول السلطات الفرنسية مدينة الجزائر لم تنتهج إستراتجية عمرانية ذات مقاييس معمارية واضحة فبدلا من إنشاء مدينة جديدة بالقرب من المدينة القديمة، مثلما فعلت في العديد من مستعمراتها ، عملت على إنشاء مركزها الجديد على أنقاض المركز القديم ، الأمر الذي أثار سخط العديد من المفكرين والجغرافيين مثل H.Kein الذي كان من أنصار الفن المعماري القديم . [2]

فاغلب نشاطات وتجهيزات " المركز الجديد " كانت في السنوات الأولى مبعثرة ومتواجدة بصفة عشوائية حيث اتخذت أجمل المنازل العربية – التركية التي كانت متواجدة في حي البحرية كمقر لها ، وسرعان ما أدى تكرار مثل هذه التصرفات إلى تخريب أحياء بأكملها في المدينة مثل حي باب الوادي وحي باب عزون [3].

فخلال العقد الأول من الاحتلال ، بدأت بواكير النموذج العمراني الاستعماري بالظهور وبصفة مغايرة تماما لنموذج العمران والطابع الأصلي للمدينة ، عديدة هي الأعمال التي تستجيب في المقام الأول للاحتياجات العسكرية سواء من حيث احتكار مكان التموقع أو الاحتياطات التي يشكلونها لأسباب تتعلق بالدفاع عن المدينة ومراقبتها (انظر إلى الملحق رقم 34)، فلقد تمت المصادرات لأسباب تتعلق بعملية إسكان

---

[1] PASSERON (R) , les grandes societies et la colonisation dans l'Afrique du Norde , En Centenaire de l'Algérie, Comité de l'Afrique française. Congrès de la colonisation rurale. 2éme partie , Les problèmes économiques et sociaux posés par la colonisation , Alger 26-29 mai 1930 , ancienne imp Victor Heintz , p 96.

[1] حجيج (علي) ، مفتاح (سعيدة)، المسار التاريخي للتطور العمراني لمدينة الجزائر خلال الفترة 1420/1251 الموافق لـ1830/1999 م، دار عرار للنشر والتوزيع ، الجزائر، 2013، ص 76–77.

[2] نفسه.

الجنود، حيث احتل العسكريون العمارات الرئيسية للمدينة وقاموا بتوزيعها لأغراض غريبة عن طبيعتها، وكان الجيش يطالب بإيجاد ساحة للسلاح (place d'arme) لتدريب القوات ومكان مركزيا للمراقبة.

ولقد تم اختيار نقطة التقاء المحاور الثلاثة للمدينة

-نقطة التقاء جميع محاور الطرق

-النقطة الأساسية للأنشطة الاقتصادية

-النقطة التي عينها الجيش لإقامة ساحة للسلاح، والتي ستتحول فيما بعد إلى ساحة الحكومة العامة أين تطلب هدم حوالي 420 منزل، ولقد كانت هذه الساحة تتربع على هكتار حيث كانت تستغل للاستعراض العسكري وهي مركز التقاء طرق مدينة الجزائر [1].

وكانت عمليات البناء تتم بسرعة، إذ واصل المعمرون قضم المدينة إلى درجة اختفاء الساحات العمومية تماما، حيث تذكر المصادر أن مدينة القصبة العثمانية كانت تتربع على مساحة قدرها 50 هكتار وبعدها تقلصت في عهد الاستعمار إلى 18 هكتار ومن خلال هذا التكفل لمحيط الساحة العمومية استمر التوسع وفتحت الممرات وتشكلت شبكة من الشوارع والطرقات من اجل تنظيم حضري جديد.

وعرفت المدينة اختراقات في وسطها وشوارعها وتحويرات وفتح طرقات جديدة انجر عنها هدم التنظيم الجزائري للمدينة وكذلك تم استبدال الأحياء السكنية المغلقة بنظام يقوم على استمرارية وتراتبية الطرق[2].

فلقد أزال سلاح الهندسة عدة أحياء في العاصمة وخاصة حول القصبة وفي البحرية من اجل فتح طرق واسعة وخلق ساحات للاستعراض في الجزائر العاصمة، كما أسفرت عمليات هدم الأحياء القديمة في باب عزون وباب الوادي وشق طرق في المدينة

---

[1] ايشبودان (العربي): مدينة الجزائر تاريخ عاصمة ، ترجمة جناح مسعود ، دار القصبة للنشر، الجزائر 2007 ، ص ص 198-200.

[3] ايشبودان (العربي): المرجع السابق ، ص 200 .

عن اختفاء مئات المنازل وتم تهديم الأسواق وإزالة الشوارع ومئات المحلات من أجل إقامة شوارع مستقيمة وسالكة للمركبات [1].

وعلى العموم كانت عملية إنشاء مركز المدينة الاستعمارية قد تمت خلال مرحلتين :

- أولهما في السنوات الأولى التي تلت مباشرة الدخول الفرنسي وتميزت هذه المرحلة بعدة عمليات من التهيئة لانجاز المركز العسكري
- وثانيهما كانت انطلاقا من سنة 1860، حيث تغيرت تدريجيا وظيفة المدينة وأصبحت تميل إلى الوظيفة الاقتصادية والتبادل التجاري أكثر من الوظيفة العسكرية . [2]

3-2- أثر شبكة الطرق في التطور العمراني لمدينة بجاية من سنة 1830 إلى 1900 :

فحسب فيرو Féraud أن بجاية كانت مدينة بسيطة مبنية تحت امتداد غابي وذات منازل بسيطة غير عالية تفتقر لشبكة شوارع وطرقات منظمة، بحيث جاءت شوارعها عبارة على دروب طبيعية صعبة المسالك كون المدينة بنيت على سفح جبل [3]. وبالإضافة إلى الملامح العمرانية الاسبانية والعثمانية اللتان تعاقبتا على طبع ملامح المدينة فقد جاء العمران الكولونيالي وفق ما يلبي حاجة الميتروبول من استغلال خيرات المدينة وما تتطلبه عملية الاستيطان، وهذا ما تترجمه المشاريع العمرانية الكولونيالية في المدينة، حيث أول ما بدأت الإدارة الفرنسية هو تهيئة الميناء وترميمه وتجهيزه من أجل تنشيط صادرات الجزائر نحو فرنسا، ثم تحصين المدينة بعدة حصون عسكرية لفرض الأمن والاستقرار لصالح الكولون، مما يضفي الطابع العسكري على العمران الكولونيالي فيها، ومن أهم منجزات هذه الفترة 1835 و1848 حصن لومارسيي Lemercier وحصن كلوزال (Clauzel) (انظر إلى الخريطة 26) [4].

---

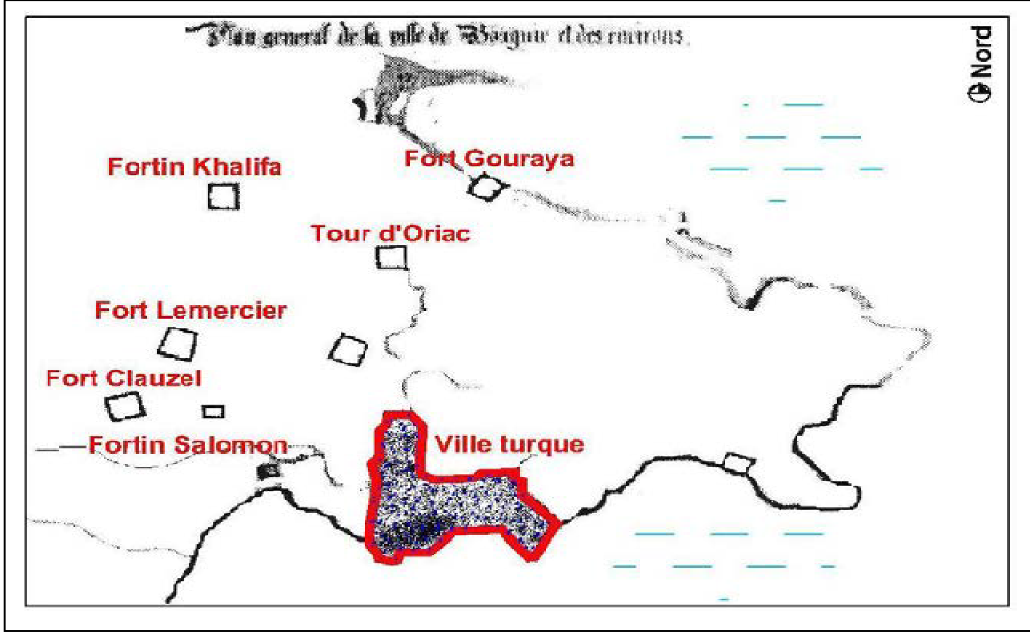
(1) LACOSTE (YVES), NOUSHI (André) , L'Algérie, passé et présent. Le cadre et les étapes de la Constitution de l'Algérie actuelle , Editions Sociales, 1960 , Paris , p 316 .

(2) حجيج (علي) ، المرجع السابق ، ص 76.

(3) FÉRAUD(Charles), Histoire de Bougie , Edition Bouchene, S.P., 2001 , 15.

(4) AOUNI (Mehenna), Centralités urbaines et développement touristique à Bejaia (Algérie) ,these de Docteurat de l'universite DE REIMS CHAMPAGNE-ARDENNE , Discipline de l' aménagement de l'espace, urbanisme , 2014, p 188.

الخريطة رقم (26) :خريطة توضح أولى التحصينات العسكرية الفرنسية في بجاية



Source : AOUNI (Mehenna), ip id .

حيث كانت شبكة الطرق الرابطة بين هذه الحصون وميناء المدينة من المشاريع الضرورية التي فرضت على الإدارة الاستعمارية في تطور المدينة لتعرف فيما بعد المدينة نمط آخر من العمران المدني، وهذا في الفترة المحصورة بين 1850 و 1870 أو ما يعرف بعهد المملكة العربية، حيث زار نابليون الثالث المدينة وكان من نتائج زيارته إن استفادت بجاية من مشاريع عمرانية وتوسيع لشبكة طرقاتها، أين تراجع الطابع العسكري وبدأ العمران الأوربي فيها بالظهور ، وهذا اثر بناء البريد المركزي وبعض الشوارع الواسعة (boulevards).[1]

أما في الحكم المدني فلقد استفادت بجاية من توسع في بناءها سنة 1870 على يد الحاكم العام Louis Henri de Gueydon الذي لاحظ أن ميناء بجاية ضعيف المردودية فعمل على توسيعه وتدعيمه بطرق برية زادت من نشاطه حيث قدرت تحويلاته التجارية بعد هذه المنشآت التدعيمية بحوالي 5000 طن[2]، أما في سنة 1885 تم ترقية مدينة بجاية إلى محافظة فرعية فرنسية تابعة إلى المحافظة المركزية بقسنطينة ليغيب عنها

(1)AOUNI (Mehenna), op cit ,p 190.

(2) Comice Agricole de l'Arrondissement de Bougie (Bougie, monographie, productions, commerce et industrie, climatologie, mineralogy),imp F , Biziou, Bougie, 1900 , 26.

الطابع العسكري وتصبح مدينة ذات طابع مدني بالدرجة الأولى. ويعكس هذا نمط المباني والشوارع والطرق التي كان نشاطها اقتصاديا و مدنيا بالدرجة الأولى كما تم ربطها بشبكة من الطرق الوطنية في معظم الاتجاهات عملت على فك عزلتها وزيادة نشاطها الاقتصادي ، وكذا مراقبتها عسكريا ومن أهم هذه الطرق، الطريق الذي يربطها بتيزي وزو عبر الحصن الوطني Fort-National وكذلك الطريق الذي يربط تيزي وزو ببجاية عبر العزازقة Azazga ، والثاني نحو الداخل والذي يربطها بسطيف عبر مضيق شعبة الأقرع Chàabet-el-Akràa أما بالنسبة لمدينة جيجل فلقد تم ربطها بطريقين الأول موازي للساحل يصل بجاية بالميلية Robertville والثاني داخلي يصل بجاية بتكسانة عبر مضيق تازا [1] (انظر إلى الملحق رقم 35)

3-3-أثر شبكة الطرق في التطور العمراني لمدينة عنابة من سنة 1830 إلى 1900 :

لقد سبق تواجد الفرنسيين في إقليم مدينة عنابة تاريخ احتلالها من طرف الفرنسيين بعقود حيث يعود تاريخ تواجده إلى مطلع القرن السادس عشر، واثر تعزيز هذا التواجد بانعقاد معاهدة سلم وتجارة بين " صانصون نابليون " وديوان الجزائر بتاريخ 20 سبتمبر 1628 م* و التي سمحت للفرنسيين بالتمركز في الحصن التجاري الواقع غرب القالة بحوالي 10 كلم والمعروف بحصن فرنسا.

مما ولد تعاملات واتصال بين الفرنسيين وسكان مدينة عنابة العثمانية ، الأمر الذي يسمح لنا بالقول بان هناك تقبل للتعامل بين المجتمعين.

---

(1) Syndicat d'initiative de Bougie : Bougie et la petite Kabylie, livret-guide illustré,S.E., Bougie, 1914, pp. 44-51-58-64.

* ولقد سمحت لهم هذه المعاهدة بزيادة النشاط التجاري مع الجزائريين إلى أن دعمت باتفاقية تقضي بتأسيس شركة تجارية وهي الشركة الملكية الإفريقية التي تأسست بأمر ملكي سنة 1741 م ، والتي تعتبر خطوة هامة في تعزيز التجارة بين عنابة وتجار مرسيليا وكانت تشرف على التبادلات التجارية وحق احتكار بيع السلع الهامة للفرنسيين والمتمثلة آنذاك في الحبوب والصوف والعسل والشمع والمرجان ولقد تأثر هذا الاتفاق بالظروف التاريخية التي مرت بها البلدين إلا أن شلت الحركة التجارية بين البلدين وهذا بفعل الحصار العسكري الذي فرضته فرنسا على الجزائر سنة 1827 والذي انتهى باحتلالها. للتوسع أكثر انظر سعيدوني (ناصر الدين): ورقات جزائرية ...، المرجع السابق ، ص 470، 471.

ولقد تم للفرنسيين السيطرة على عنابة يوم 18 مارس 1832 وكانت حينها مدينة صغيرة تعتمد في اقتصادها على البحر حيث يقوم مينائها بدور تجاري هام بالنسبة لبايلك قسنطينة، وهو من الناحية التجارية، كان منفذ جميع ثروات الداخل: الجلود والصوف والحبوب.

ومدينة عنابة العثمانية في شكلها العمراني هي عبارة عن قصبة صغيرة محمية بقلعة وبعض الحصون العسكرية التي تعمل على حمايتها وسور يحيط بها وهي مبنية على هضبة صخرية محاذية للبحر مما جعل عمران المدينة ينحصر في رقعة محددة نسبيا لا تتجاوز مساحتها 1700م[1]، الأمر الذي جعل شوارعها ضيقة وملتوية حتى أنها تصبح غير صالحة للسير تقريبا عندما يحل الليل ، مما اضطر بسكان المدينة إلى عقد أسواقهم وتظاهراتهم التجارية في الساحات العامة التي تتواجد خارج أسوار المدينة ، وكان للمدينة أربع أبواب وهي[2] : باب المرسى من جهة الشرق وهو يؤدي إلى الميناء وباب الغرب تبتدئ عنده طريق قسنطينة، أما البابان الآخران فينفتحان في الجهة الشمالية الغربية في مواجهة حصن القصبة[3]، و تشكل هذه الأبواب نهايات شوارعها أو طرقها الرئيسية.

وعلى العموم فمدينة عنابة ليس بها أي منشآت هامة جديرة بالذكر عدى بعض المباني البسيطة إضافة إلى طرقها الضيقة التي لا تسمح إلا بعبور للأفراد دون العربات والأحصنة، وبسقوط مدينة عنابة في يد الجيش الفرنسي عمد على تدعيمها ببعض التحصينات العسكرية وتوسيع شوارعها وإنشاء فيها شبكة من الطرق ذات عرض يصل إلى عشر أمتار[4]، كما أعطى عقيد الهندسة العسكرية Ballard أمرا بتدعيم القصبة بأربعة بطاريات للمدفعية وحول مسجد سيدي مروان إلى مستشفى عسكري ، كما عمل على توسيع وتحجير طريق الباب الغربي الذي يؤدي إلى بايلك قسنطينة، أين أصبحت الأسواق التجارية تقام على ضفتيه، وكانت حدوده تنتهي عند أول الخانات الموجودة على الطريق الرابط بين عنابة وقسنطينة ويقال أنه كان مغطى، مما سمح فيه

---

[1] سعيدوني (نصر الدين): المرجع السابق، ص ص 453–454 .

[2] QUÉTIN &RICHARD: Guide en Orient itinéraire Scientifique Artistique et pittoresque , L . Maison , éditeur , 1846, p 655.

[3] سعيدوني (نصر الدين) ، ورقات جزائرية .... ، المرجع السابق ، ص 454 .

[4] BOUFENARA (Khédidja) , op cit , p 220.

إقامة نشاط تجاري كبير (1)، فمعظم الإضافات التي أضافتها الهندسة العسكرية على مدينة عنابة العثمانية هي ذات طابع عسكري دفاعي ، مما يوحي أن مدينة بونة في النصف الأول من القرن التاسع عشر هي مدينة عسكرية بالدرجة الأولى، ولم تعرف توسيعات كبرى وهذا بسبب طوبوغرافية السطح والسور الذي كان يحيط بها والذي كان مدعما بخندق لحماية المدينة

3-4-أثر شبكة الطرق في التطور العمراني لمدينة سكيكدة من سنة 1830 إلى 1900 :

تعود الجذور الأولى العمرانية لمنطقة سكيكدة إلى المدينة النوميدية التي لازال أكثر من نصفها مطمورا تحت الأنقاض أو إلى مدينة روسيكادا الرومانية التي لازالت شواهدها العمرانية قائمة والتي كانت مصدر إيحاء الهندسة العسكرية الفرنسية ، حيث فكر الجنرال فالي Vali بضرورة إيجاد منفذ بحري لعمالة قسنطينة أسهل وأقرب لجنده من ميناء عنابة ، ولم يجد أحسن من إستراتيجية مدينة سكيكدة الذي استولى عليها سنة 1838 ، وشرع مباشرة في إعادة تخطيطها وتنظيمها وفق الأهداف الكولونيالية(2).

ولقد لعب الطريق الرابط بين قسنطينة وسكيكدة دورا كبيرا في جعل مدينة سكيكدة منطقة إستراتجية وقاعدة خلفية عسكريا واقتصاديا لمقاطعة قسنطينة ، كما أعطى أهمية كبيرة إلى العديد من القرى الاستيطانية مثل قرية سماندو والحروش ودان ريمون .

أما بالنسبة لتخطيط المدينة فقد مر بعدة مراحل، حيث كان لشبكة الطرق في كل مرحلة دورا هام في إحياء وتفعيل المدينة تجاريا واقتصاديا، ففي المرحلة الأولى التي تعرف بمرحلة الحكم العسكري (1838-1870) عرفت مدينة سكيكدة تخطيط الشوارع وبناء المرافق الهامة مثل المستشفى العسكري سنة 1839و الثكنات العسكرية كما حصنت بسور أمني وهذا في الجهة الشرقية أما في الجهة الغربية فقد خصص للمباني المدنية (3)، ولقد أعطت شبكة الطرق التي عمد فيها الفرنسيون طابعا شطرنجي على النمط الروماني ، كما تم إنشاء جسر سنة 1841 يربطها بسطورة أين عملت مصلحة

(1) BOUFENARA (Khédidja) , op cit , p 220.

(2) FÉRAUD(Charles) , Histoire des villes de la Provance de Constantine , A, Jourdan Libraire éditeur , Alger , 1875, p .12

(3) Ibid., p 75.

الهندسة العسكرية كل مجهوداتها في إنشاء وتوسيع ميناءها الذي سيعطيها نفسا اقتصادي وتجاري كبير. [1]

أما في المرحلة الثانية فهي مرحلة الحكم المدني فلعل أكبر ما عرفته مدينة سكيكدة إعادة توسيع ميناء سطورة وتدعيمه بمنشآت اقتصادية وربطه بشبكة السكك الحديدية : سطورة –فيلب فيل ، فيلب فيل – قسنطينة، وكذا إنشاء محطة السكك الحديدية والخط الحديدي الرابط بين قسنطينة فيلب فيل، أما فيما يخص العمران فقد عرف في هذه المرحلة امتداد خارج المدينة، حيث جاءت شوارعه وطرقه انحدارية و إلتوائية تماشيا مع طبوغرافية السطح [2].

3-5-أثر شبكة الطرق في التطور العمراني لمدينة وهران من سنة 1830 إلى 1900 :

إن كانت قد نجحت الحملة الفرنسية على وهران في السيطرة على المدينة ومينائها سنة 1831 إلى أن المشاريع الاستعمارية الفرنسية في المقاطعة الوهرانية ظلت حبيسة المدينة لعدة سنوات وهذا بفعل التهديدات الأمنية التي ألحقها محي الدين وأبنه عبد القادر [3]، حيث اقتصرت مشاريعه الحضرية على توسيع بعض الشوارع القديمة للمدينة التركية وإنشاء فيها ساحات التنزه وبعض المساحات الخضراء وأكشاك الموسيقى التي توحي بملامح النمط الغربي في المدينة [4]، كما عملوا على تحويل الكثير من مساجدها إلى مستشفيات ومرافق عسكرية ولم تخرج المشاريع الفرنسية خارج أسوار مدينة وهران إلى في العقد الثاني من عمر الاستعمار الفرنسي في الجزائر وهذا اثر المرسوم الذي أصدره لامورسيار في 20 جانفي 1845 والذي يقضي بإنشاء أحياء عمرانية على النمط الأوربي سميت بالمدينة الجديدة [5]، والتي فيها اسكن لامورسيار قبائل الزمالة والدوارة والغرباس، وكذلك الجالية من السود وهذا محاولة منه لتهجير هذه القبائل من مدينة

---

(1)BERTRAND (Louis) , op cit , p 89 .
(2)ib id , p 287-
(3) MALVERTI (Xavier), op cit . p230.
(4) KETTAF (Fadila),. La fabrique des espaces publics : conceptions, formes et usages des places d'Oran (Algérie). Géographie. Université Paul Valery - Montpellier III, 2013. Français , p 120.
(5) BEKKOUCHE (Ammara.) Un quartier nommé Ville Nouvelle. Du village nègre colonial à la Medina J'dida des Oranais. In: Les Annales de la recherche urbaine, N°98, 2005. P115.

وهران وضواحي المرسى الكبير وهو يعتبر أولى المشاريع الاستيطانية في المنطقة ويؤسس سياسة فصل الأهالي عن الأوربيين[1] ، وتم اقتراح كشبكة من المواصلات توسيع الطرق القديمة التي تربط مدينة وهران بكل من أرزيو تلمسان، معسكر و مستغانم .[2] (**انظر إلى الملحق رقم 36).**

كما عملوا على شق طريق " الكورنيش " وهي من أولى الطرق التي جاءت لتعطي مدينة وهران منظرا حضاري أوربي ، حيث عملت فيها الهندسة العسكرية على استغلال منحدرات الخليج الوهراني المحاذي للمرسى الكبير وشق فيها طريق يعمل على فك العزلة على الميناء [3]. واتخذت المدينة طابعها الأوربي تدريجيا خاصة عندما شقت أعوان الهندسة العسكرية ما يعرف بنهج الشمال (Boulevard du Nord) وهو طريق يمتاز بالعرض يربط بين حي فيليب وميرامار Miramar ، وهو من الطرق السياحية ذات الطابع التجاري ، بحيث يشهد كثافة في التردد عليه من طرف المستوطنين، فهو بمثابة الشريان الاقتصادي والسياحي لمدينة وهران الكولونيالية كما ساهم ميناء مدينة وهران في ميلاد حي تجاري إداري شمل معظم هياكل الدولة من غرفة التجارة وقصر العدالة ومكاتب البريد والتليغراف بحيث شكل طريق الكورنيش هو الرابط الأساسي بين هذا الامتداد التجاري والمدينة القديمة.[4]

ولقد شكلت سنة 1892 نقطة حاسمة في تحول الوجه العام للمدينة القديمة، حيث صوت نواب البلدية على ضرورة توسيع الشوارع القديمة وزرع فيها مساحات خضراء، كما شملت هذه التوسعات أحياء اليهود الذين ضلوا يطالبون بتوسيع شوارعهم وأحياءهم دون العودة للسلطة العليا وعلى حساب ملامح العمران التركي والعربي الإسلامي .[5]

أما على مستوى مقاطعة وهران فمن المشاريع الهامة التي قامت بها الإدارة الفرنسية هو تحويل المخيم العسكري لبلعباس لكونه واقعا على الطريق الرابط بين تلمسان ومعسكر إلى مدينة على النمط الأوربي وكان ذلك سنة 1849 . [6]

---

(1)DERRIEN (Isidore), op cit , p 186.
(2)KETTAF (Fadila), op cit , p 132
(3)LARNAUDE (Marcel,) op , 166.
(4)LESPÈS (René), Oran, étude de géographie et d'histoire urbaines , Librairie Félix Alcan , Paris , 1938 , p 205 .
(5) Ip id
(6)MALVERTI (Xavier), op cit , p 238.

إن ما نستطيع الخروج به كنتائج تضمنتها فصول هذا الباب هو أن امتداد شبكة الطرق الفرنسية في الجزائر من ناحية الاقتصاد و المجتمع لم يمكن امتدادها عشوائيا إنما كان تطور مرحلي فرضته الحالة أو الحاجة فمما يلاحظ على قطاع الزراعة مثلا اضطرت حاجة الأسواق الأوربية لنبتة الحلفاء الإدارة الفرنسية في الجزائر أن تشجع العناية بهذا النبات الذي كان متوفرا في الهضاب العليا الجزائرية خاصة منها الغربية الأمر الذي اضطرها أن تشق طرقاً نحو مزارع هذا النبات و أن تعمل على تدعيم وترميم موانئ وذلك من أجل تشجيع عملية تصديره نحو السوق الفرنسية.

كما عمل تطور النقل الزراعي في مستعمرة الجزائر على تحويل الإنتاج الزراعي من الاستهلاك المحلي إلى عالمية التسويق وقد عقب هذا التطور تطورا في الكم و النوع للإنتاج الزراعي كل ذلك اضطر الإدارة الفرنسية أن تأسس لبنية تحتية من المواصلات البرية و البحرية حتى تضمن نجاح وصول السلع كماً و نوعاً،إلا أن هذا قد عاد سلبا على الإنتاج الزراعي في حد ذاته بحيث شجعت المنتوجات التجارية كالقطن و التبغ والكروم على حساب الحبوب و الحوامض و بعض المنتجات التي تلبي حاجة الاستهلاك المحلي، كذلك كان الحال في القطاع الصناعي حيث عملت شبكة الطرق الفرنسية في الجائر على نقل القطاع من الحرفية المحلية إلى ظهور أنواع واسعة من الصناعات كالصناعة الزراعية و الصناعة الاستخراجية إلا أنها لم تكن في خدمة المستعمرة بحيث لم تأسس إلى قاعدة صناعية فيها إنما كانت موجهة نحو المصانع الأوربية على شكل مواد خام ولم تكن لصالح المجتمع الجزائري لأنه كان زراعيا وتجاريا بالدرجة الأولى.

أما فيما يتعلق بالقطاع التجاري فلقد كان تأثير الشبكة بالغا و واضحاً حيث استطاعت الإدارة الفرنسية القضاء على الأسواق الداخلية و الريفية وربطها بالأسواق الساحلية بالقرب من الموانئ و ذلك بواسطة الخطين المحوريين الحديدي و المعبد تونس–المغرب مرورا بالجزائر كما استطاعت الإدارة الفرنسية أن تحول الأساس التجاري للمدينة من نمط الأسواق المحلية والأسواق الأسبوعية إلى نمط المحطة والدكاكين بحيث أصبح أساس التجارة فيها الموانئ و محطات القطار و الطرق بالإضافة إلى الدكاكين مع ظهور نمط جديد تمثل في الباعة المتجولين في الطرقات كما حاولت

الإدارة الفرنسية التحكم في التجارة الصحراوية و ذلك عن طريق طرق الجنوب والمسالك العابرة للصحراء كما أسندت إلى المكاتب العربية مهمة تنشيط هذا القطاع الحساس في المناطق النائية .

و لقد أدت هذه الحركة التجارية الواسعة من الصحراء نحو الساحل إلى تشجيع التجارة الخارجية حيث هيئت الإدارة الفرنسية لذلك أن جعلت كل الطرق شرقية أو غربية مربوطة بصفة مباشرة أو غير مباشرة بالموانئ مما يعكس اتجاه التجارة نحو الخارج.

لقد أدرك المستوطنون الأوربيون في الجزائر أن الطريق المعبد بالنسبة لهم هو الأمن و النشاط الاقتصادي و ازدهار قراهم أو مراكزهم الفلاحية حيث شكل لهم مطلباً أساسي كثيرا ما أقلق المجالس العامة للمقاطعات أو المجلس الأعلى للحكومة، كما كانت حركة الاستيطان في حد ذاتها و مكان إنشاء القرى موجها لامتدادات شبكة الطرقات في حين أنها قد عملت الطرق الرئيسية و الإستراتيجية من ناحية الأمن و وفرة الأراضي على إنشاء قرى استيطانية جديدة محاذية للطريق فشبكة الطرق والاستيطان عنصران استدعى الأول وجود الثاني و ساهم الثاني في نمو و انتشار الأول.

خلاصة:

وعلى العموم فقد كان لشبكة الطرق الفرنسية أثر في طبوغرافيا العمران في الجزائر بحيث على مستوى الداخل عملت الشوارع الواسعة و المتقاطعة على كسر نمط المدينة الأهلية الجزائرية، و إيجاد نمط غربي روماني الأصل إلا أنها ضمنت سرعة و سلاسة تنقل من مكان إلى مكان في المدينة أو القرية، كما ساعدت شبكة الطرق المدينة الكولونيالية في النمو و التوسع خارج الأسوار الأصلية، زيادةً فلقد ظهر في جغرافية العمران في الجزائر أنواع من القرى كان للنقل حظا فيها و هي قرى الطرق و قرى السكة الحديدية، والتي كثيرا ما تحولت فيما بعد إلى مدن كبرى، فلقد كان لشبكة الطرق الفرنسية في الجزائر آثار ايجابية في المستعمرة تمثلت في تطوير الزراعة و القطاع الصناعي وتوسيع النشاط التجاري كما ساهمت في نمو وانتشار حركة الاستيطان الأوربي في الجزائر، و توسع جغرافية العمران فيها، إلا أنها كانت ايجابية لصالح المستوطنين و الإدارة الفرنسية، و على حساب كل ما كان يخدم الاقتصاد الإعاشي للسكان الجزائريين.

فلقد انتقلت الطريق من السيطرة نحو الازدهار لكن لم يكن في يوم ما لصالح السكان الأصليين.

الخــاتمـة

إن ما يلاحظ على ظاهرة شبكة الطرق الجزائرية أنها ليست استحداثا فرنسيا إنما هي ظاهرة لها إرهاصات قديمة قدم الإنسان في المنطقة إلا أن أبرز ظهور لها كان في العهد الروماني الذي عني عناية فائقة بشبكة الطرقات بنوعيها الرئيسية و التي تربط بين المستوطنات الرومانية و الداخلية التي تشكل عصب النقل داخل المستوطنة الواحدة و ما يلاحظ على هذه الشبكة أنها كانت أساس التوسع العسكري

حيث ارتبطت مراحل تطور هذه الشبكة بالحالة العسكرية التي سادت البلاد آنذاك، بحيث كان إنشاء الطرق في بداية الأمر عبارة عن إجراء عسكري محض، و ليس معنى هذا إقصاء الصفة التجارية و المدنية لشبكة الطرق الرومانية في الجزائر و التي بلغ مداها حوالي 7500كلم حيث كانت تستعمل في حالة السلم و الاستقرار لتنشيط التجارة و نقل البريد في داخل المستوطنة و كذا تنشيط التجارة الخارجية و ربطها بروما و هذا لكون أن شبكة الطرق الرومانية كانت عبارة عن تفرعات تصل بالطريق الرئيسي أو الإمبراطوري الذي كانت نهايته ميناء قرطاج أو أحد الموانئ الرسمية لساحل شمال إفريقيا.

و لأهمية هذه الشبكة التي كانت تتصف بالجودة في الرصف و التوزع فقد عمدت الإدارة الفرنسية إلى التفكير في جعلها مخططا تنطلق منه شبكة طرقها الأساسية لتوطن قراها الكولونيالية التي أرادت تجسيدها في الجزائر.

كما يجدر بالذّكر أنّ شبكة الطرق الجزائرية لم تشهد تطوّرا كبيرا في الفترة العثمانية وهذا مقارنة بالوضعية التي كانت عليها في فترات الفتوحات الإسلامية، رغم أنّها كانت متفرعة في جميع الاتجاهات الشرقية والغربية، الشمالية والجنوبية، ومتنوعة طولية وعرضية وكذا قطرية، ولذلك فإنها كانت في مستوى طموح حاجيات الاقتصاد الجزائري و المغرب الإسلامي آنذاك، بحيث سمح لها هذا التفرّع الرّبط بين معظم الأسواق والموانئ التجارية التي كانت منتشرة في الجزائر، كما كانت تساهم بشكل كبير في المبادلات التجارية الخارجية مع الأقطار المجاورة (تونس، ليبيا، المغرب).

وقد كانت تلك الطرق مصنّفة من ناحية طولها وقصرها وأهميتها إلى ثلاثة أنواع رئيسية، حيث صنّفت الأولى بأنها طرق سلطانية وبلغ تعدادها تسع طرق، وهي الطّرق الرئيسية التي تربط الجزائر بدول الجوار (المغرب، تونس، ليبيا والسودان الغربي0، أمّا الثانية فهي الطّرق الرئيسية التي تربط الشمال بالجنوب، طرق رئيسية داخلية لا يتعدى امتدادها الحدود الجغرافية الجزائرية، أمّا الثالثة فهي الطرق الجهوية وهي الشبكة التي تمتد تفرعاتها داخل نطاق البايلك الشرقي أو الغربي أو دار السّلطان وفحص مدينة الجزائر.

وقد كانت هذه الطّرق تتّصف بكونها طرق غير معبّدة فهي عبارة عن دروب ومسالك بينية تفتقر إلى معالم الطرق الحديثة، ما عدا بعض الفروع التي كانت تستعملها السلطة العثمانية، التي غالبا ما كانت تنطلق من دار السلطان مقرّ السلطة الرّسمية. زيادة على ذلك فقد كانت تتصّف بأنها ضيّقة بحيث

لا تتوفر على مقاييس العرض التي تتطلبها مواصفات الطّريق الرئيسي، إذ لم تكن صالحة لمرور العربات وهذا لاعتماد الأهالي الجزائريين على نظام القافلة في تنقّلاتهم والذي كان يعتمد على الدّواب والجمال وغيرها من الحيوانات، هذا و قد افتقرت هذه الطرق إلى الأمن على الرّغم من انتشار الحصون العسكرية التّي أقامها النّظام التّركي من أجل بسط سيطرته على القبائل الجزائرية.

وبصرف النظر عن المواصفات التي كانت تتميّز بها هذه الشبكة فإنها كانت تلبي حاجيات الاقتصاد الجزائري الذّي كان يتّصف بكونها اقتصادا تقليديا حرفيا يقوم على أساس النشاط القبلي والملكية المشاعة، وبأنه منغلق على العالم الخارجي وأنه موجه إلى الداخل أي للاستهلاك المحلي.

كما يتضح لنا أنّ شبكة المواصلات بالجزائر أثناء الفترة العثمانية كانت تشكل إحدى الدلالات الاقتصادية والاجتماعية التي لا يمكن الإلمام بأوضاع الجزائر الداخلية دون التعرف عليها، فهي التي تحدد طبيعة التنظيمات الاقتصادية وتتحكم في التبادل التجاري والاتصال مع أقطار المغرب والمشرق، ولعل أهم ما نستقرئه من شبكة المواصلات هذه هو انحصار مجال العمران وما يتصل به من طرق في العهد العثماني، في الجهات الشمالية للجزائر المعروفة بمنطقة التل، ومع التوسع نحو الجهات الشرقية الداخلية (مناطق الهضاب العليا والزيبان، وهذا ما دعم المراكز الإدارية بتلك الجهات وجعلها بمثابة مدن إقليمية للنواحي الواقعة بها (قسنطينة وميلة وبسكرة وعنابة شرقا، والجزائر والبليدة والمدية ومليانة وسطا ومازونة ومستغانم ومعسكر وتلمسان ووهران غربا).

وإثر الاحتلال الفرنسي للجزائر سنة 1830م كان من أولى اهتماماته وانشغالاته إنشاء شبكة من الطرق لإمداد المعمرين الأوائل من جهة ومن جهة أخرى من أجل تمكين الجيش الفرنسي من التدخل الفوري والسريع، وهذا لإخماد الانتفاضات والثورات الشعبية في الحين، بالإضافة إلى التحصينات والترميمات التي شهدتها الموانئ لتسهيل عملية الإنزال العسكري وإنشاء مراكز عسكرية متقدمة نحو الداخل ثم ربطها بشبكة من الاتصالات والطرق، تضمن سرعة وسلاسة النقل العسكري.

إلاّ أنّ هذا لم يتأتى للإدارة الفرنسية بسلاسة ودونما مقاومة طبيعية أو عسكرية، بل وقفت في وجه هذا المشروع عدّة عراقيل طبيعية وتقنية وإدارية عملت على عرقلته وحالت دون إنجازه وفق ما كان مخططا له سواء كان ذلك من الناحية الزّمنية أو التكاليف المالية أو الشروط التقنية، ولعلّ من أهم هذه العراقيل ما يلي:

-الطبيعية:

لقد شكّلت طبيعة المناخ ونوعية التّربة الجزائرية عائقا في وجه إنشاء الطّرق الفرنسية في الجزائر، حيث عملت غزارة الأمطار على إتلاف أو قطع الطّرق التي كانت تقيمها الإدارة الفرنسية ممّا تطلّبت عملية صيانتها دوريا أموالا باهظة أرهقت كاهل الخزينة الفرنسية، كما ساهمت كثرة انكسارات السطح

الجغرافي وغيرها من العراقيل الطبيعية إلى تعثر عملية مدّ هذه الشبكة، هذا و قد عملت المستنقعات التي كانت منتشرة في سهل متيجة وغيره لعدم صحّية هواءه كظاهرة طبيعية مرضية على تعطيل سير أشغال مشاريع شق الطّرق.

بالإضافة إلى هذا فلقد عانت شبكة الطّرق الفرنسية في الجزائر من ظاهرة جغرافية أخرى كان لها دور في عرقلة المشاريع الفرنسية في الجزائر خاصة منها المتعلقة بالمواصلات البرية (الطرق والسكك الحديدية)، وهي ظاهرة انتشار الأودية والمجاري المائية غير الصالحة للملاحة والنقل البحري.

- التقنية:

لقد شكلت قوى اليد العاملة المستعملة في شق شبكة الطّرق إحدى المشاكل التي واجهت عملية الإنجاز، بحيث يعتبر المجتمع الجزائري بطبيعته تجاريا أو زراعيا ليس له خبرة في مجال تعبيد الطّرق على النّمط الحديث ممّا اضطر أعوان الهندسة العسكرية والمدنية للاعتماد على الجيش كيد عاملة خاصة منهم فئة الأسرى والمساجين وهذا لما تحظى به هذه الطاقة من مميزات تمثلت في الأجور المتدنية مقابل الحجم الساعي المرتفع بالإضافة إلى الطواعية الإجبارية والتفاني في العمل خوفا من الرقابة العسكرية، وهذا لوضعيتهم القانونية الحرجة، خلافا لليد العاملة المدنية في مستعمرة الجزائر والتي كانت تتميز بالأجر العالي الثمن مقابل حجم ساعي قليل وهذا إذا كانت من اليد العاملة الأوروبية (فرنسيين، إيطاليين، مالطيين ...) ، أما إذا تعلق الأمر بالأهالي فهي تتميز بقدرة جسمانية مهترئة وهذا بسبب الجوع والمرض، أما فيما يتعلق بأجرها فإنه يقتصر على الوجبات الغذائية المتوسطة التي كانت تدفع لهم كأجر يومي، ناهيك عن عامل الثقة الذي كان مفقودا.

إضافة إلى مشكل اليد العاملة فقد شكّل فقدان الأمن في الطرقات بسبب كثرة قطّاع الطرق وتمردات الأهالي على السلطة الفرنسية مشكلا عويصا أرهق السلطات الفرنسية، وأجبر المترددين على هذه الشبكة على التنقل بصفة جماعية وتحت رقابة المكاتب العربية الفرنسية.

وبقدوم فكرة إنجاز شبكة السكك الحديدية الفرنسية بالجزائر فقد شهدت كل مشاريع شبكة الطّرق توقفا وهذا بسبب أفضلية القطار على شبكة الطرق حيث وجّهت كل رؤوس الأموال واليد العاملة إلى الخط الحديدي وتمّ إقصاء وتهميش مشاريع شبكة الطرق التي ظلت معلّقة لعقود طويلة خاصة منها في نهاية القرن التاسع عشر، أين عرفت شبكة السّكك الحديدة أوج مراحل توسعها.

- الإدارية:

إنّ أبرز ما نسجّله في هذا النطاق هو الصراع بين الإدارتين الفرنسيتين المدنية والعسكرية في الجزائر، حيث كان للطريق حظّ كبير في هذا الصراع وهو أولوية الطريق العسكري الذي يكون من إنجاز الهندسة العسكرية وموجّها لخدمة أهداف من نفس النّوع على الطريق المدني الذي كان من إنجاز مصلحة

الجسور والطّرقات، ووفق المقاييس التّي كان ينجز بها الطريق في فرنسا، حيث أخذ هذا الصّراع مراحل وساهم في إنشاء مؤسسات جديدة كلجنة التجفيف والطّرقات، التي كانت عبارة عن تنسيق وتوفيق بين الإدارتين لينتهي بتفوق مصلحة الجسور والطرقات على يد الحكم المدني، حيث عملت هذه المشاكل الإدارية بالإضافة إلى ما سبق ذكره من مشاكل على تعطيل وتيرة إنشاء وشق شبكة الطرق الفرنسية بالجزائر التي مرّت بعدّة مراحل هي: مرحلة الرّيب والتردد، ثم مرحلة طريق التوغل، ثم مرحلة طريق السيطرة، ثم مرحلة شبكة طّرق الحكم المدني.

ففي المرحلة الأولى للاحتلال جاءت مشاريع شبكة الطرقات على مرحلتين، من أجل ربط المراكز الحدودية (تونس والمغرب، والمراكز الاستيطانية (كالقرى والمدن الاستيطانية) بالمناطق الساحلية، وذلك بتعبيد شبكة من الطرق متعامدة مع المدن الساحلية كمرحلة أولى، أما في المرحلة الثانية فتم ربط المراكز الاستيطانية بذات المنطقة بالخطوط الساحلية وهذا ما سيعرف لاحقا بشبكة الطرق الساحلية والتي عمدت الإدارة الفرنسية فيها بربط القرى والمدن الاستيطانية بالموانئ في مرحلة أولى ثم خلق شبكة اتصال فيما بين هذه المدن والقرى، وقد تمّ إبراز النقاط الداخلية في الجزائر ثم العمل على ربطها بالنقاط المقابلة لها ساحليا ثم على أن تربط فيما بينها مشكلة بذلك شبكة من الطرق من الداخل نحو الساحل.

إن عملية بناء شبكة الطرقات وتنظيمها مرت بمراحل قانونية عملت على تنظيمها وتصنيفها وانتقالها من طرق عشوائية أنشئت لأجل أهداف عسكرية إلى طرق ملكية ووطنية، وعلى العموم كان يخضع تصنيف الطرقات الجزائرية إلى نفس التصنيف الذي كانت تخضع له شبكة الطرقات في فرنسا.

أمّا المرحلة الثانية فهي الغزو الكلي فإنها تبدأ مع قدوم الجنرال بيجو الذي مُنح بدافع من البرجوازية الفرنسية تسهيلات وإمكانيات كبرى قصد الدفع بالتوسع الاستعماري نحو السيطرة الكلية، وكان قد اعتمد في حكمه العسكري للبلاد على جيش خفيف العتاد يتميز بالتحرك والتنقل السريع من منطقة إلى أخرى وهذا عبر شبكة طرق منجزة أو مخططات الهندسة العسكرية هذا الأمر الذي مكنه من شن حملات كبرى على القبائل المساندة لمقاومة الأمير وإجباره على الفرار إلى المغرب ثم الاستسلام فيما بعد.

وبخصوص مرحلة طريق السيطرة فإنها تميزت بإنشاء شبكة من الطرق بالعمالات الجزائرية الثلاث (الجزائر، وهران، قسنطينة) تربطها بالمدن المجاورة. .

أمّا مرحلة الحكم المدني فقد تقرر فيها إعداد مشروع تصنيف طرق وطنية جديدة بالجزائر، ومن أولى نتائجه تصنيف 17 طريق وطني وطرق العمالات الجديدة.

لقد ساهمت سبل الاتصال التي اعتمدتها سلطات الاحتلال الفرنسي بالجزائر وأهمها شبكة السكك الحديدية التي شكّلت مظهرا هاما من مظاهر التأثير الفرنسي بالجزائر، بحيث ساهمت في نقل الإنتاج

الزراعي والصناعي من مناطق الإنتاج إلى الأسواق الداخلية قبل أن يتم نقله إلى الأسواق الخارجية، وفق تخطيطات إدارة الاحتلال الفرنسي، بالإضافة إلى طريق البحر ونقص أسعار تكاليف النقل، كما ساهمت في فتح الباب لتطور المنتجات الزراعية الاستعمارية، خاصة نباتات الحلفاء، الكروم والتبغ، فبعد السكك الحديدية التي كانت تنقل خيرات الجزائر إلى أماكن تواجد الموانئ، كانت الموانئ هي حلقة الوصل الأخيرة التي من خلالها تنقل المنتجات الزراعية والموارد الطبيعية نحو التصدير إلى الأسواق الخارجية أين يتم شحن المنتجات في السفن ليتم توجيهها مباشرة نحو التصدير، وبهذا تصبح الجزائر خزّان فرنسا للمحاصيل الزراعية والثروات الطبيعية.

ولم تكتف سلطات الاحتلال الفرنسي ببسط سيطرتها على المناطق الشمالية للجزائر بل انفتح الطريق أمام الطامعين والمغامرين الأوروبيين نحو الصحراء، وبدأت طلائع الرحالة للاستكشاف من أجل الغزو التجاري والتوغل بالتبشير الديني، وذلك قبل أن يبدأ في مرحلة تالية تطبيق المخطط الاستعماري لتمزيق أطراف المناطق الواقعة جنوب الصحراء وبسط السيطرة الأوروبية على القارة كلها، وبعد هذه الحقبة ظهرت فكرة مد خط حديدي عبر الصحراء، من أجل متابعة الاستكشافات واستثمار خيرات الصحراء، لهذا اتجهت الأنظار إلى إرسال البعثات العلمية للبحث عن أنجع السبل لتحقيق هذا المشروع وفي الوقت الذي كان فيه الفرنسيون جادين في الغزو والتوسع إلى جنوب الجزائر والصحراء، فقد أولوا اهتماما بالغا لموضوع المواصلات التي تمثل العنصر الأساسي والفعال.

وبخصوص الصناعة الكولونيالية فقد ارتبطت بشكل وثيق بنشاطات استخراج المواد المنجمية التي يجري نقلها نحو المرافئ القريبة من مراكز استغلالها وترتبط بشكل وثيق بالمرفأ القريب بواسطة خطوط سكك الحديد التي تم وضعها خصيصا لكي تهتم بتصدير المواد المعدنية الخام نحو أوروبا.

وإنّ التطور التّجاري هو قبل كلّ شيء ناتج عن التطور الفلاحي والصّناعي، الذي بدوره حتّم توسيع الموانئ لتسهيل عمليات الشّحن والتّفريغ، وهذا ما أدّى بالسلطات الاستعمارية إلى إنفاق مبالغ مالية ضخمة من أجل ذلك، حيث جهّزت السلطات الاستعمارية حوالي عشرين ميناء على طول السواحل الجزائرية، تختلف من حيث استعمالاتها. ومع تطور الاقتصاد الكولونيالي في الجزائر، وازدياد عدد المستوطنين، أصبح لكل ميناء اختصاص معين، فبعضها اختص في تصدير المواد المعدنية والطاقوية مثل عنابة ووهران، خاصة وأنها ربطت بشبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية مع مناطق الإنتاج المعدني وموانئ أخرى كانت مخصصة لتصدير المنتجات الزراعية مثل ميناء بني صاف، مستغانم، وسكيكدة وذلك لقربها من مناطق الإنتاج الزراعي، فكانت تصدّر من خلالها الخمور والحلفاء إلى فرنسا وعدد من الدول الأوروبية منها بريطانيا.

هذا ولعبت شبكة الطرق الفرنسية بالجزائر دورا بارزا في تعزيز الحركة الاستيطانية وذلك بجلب أعداد كبيرة من المستوطنين الذين كان لهم دور بارز في ربط اقتصاد المستعمرة الجزائرية باقتصاد الميتروبول الذي كان يقوم على الانفتاح والاستهلاك، وإذا كانت المراكز الاستيطانية تفرض شق وتهيئة طريق تسهل لها عملية تمويلها وحماية المدنيين فيها، فإن هذه المراكز نجدها في النهاية تساهم في رسم خريطة عامة لهذه الشبكة التي كانت مرتبطة ارتباطا شديدا بالموانئ الجزائرية التي كانت تشكل مركز ثقل الاستعمار الفرنسي في الجزائر من الناحية الاقتصادية والعسكرية.

وإنّ من أبرز ما نجم عن إنجاز شبكة الطرق الفرنسية بالجزائر هو ظهور ما يعرف بالقرى الاستيطانية (القرى الفرنسية الكولونيالية) والمدن الكولونيالية، أما الأولى فلم يكن ظهورها في الجزائر إلا في نهاية القرن التاسع عشر وهذا بعد الاحتلال الفرنسي للجزائر حيث لم يُسجل أي نشاط صناعي في الريف الجزائري في أواخر العهد العثماني عدى بعض الحرف البسيطة التي لا ترقى إلى أن تكون سبب في ظهور قاعدة صناعية، على عكس الإدارة الاستعمارية التي بادرت منذ بدايات الاحتلال إلى شق الطرق ومد شبكة السكك الحديدية وإقامة السدود وإصلاح الموانئ والعناية بالصناعة الاستخراجية التي كانت سببا في تحول بعض القرى الريفية إلى قواعد صناعية مثل الونزة في الحدود الشرقية التي كانت قاعدة لاستخراج مادة الحديد والكويف وجبل العنق.

أمّا المدن الكولونيالية فإنّها تميزت ببروز نظرة جمالية تطغى فيها العوامل الأساسية المحددة للفن المعماري الأوروبي، وبظهور مباني فخمة تعبرّ عن قوة المجتمع الاستعماري وعلى تخطي البعد الحضاري للمجتمع الأصلي. ونجد بأن هذه السياسة الاستعمارية تقوم على فكرة الفصل بين القسم العربي الإسلامي للمدينة والقسم الأوروبي منها، في محاولات للطمس والاجتثاث، وقد اعتمد المحتل الفرنسي في الجزائر على إقامة مشروع الحدود وذلك بتحديد مجال المدن القديمة المتحولة، ومن ثم ربط مراكز المدن بقرى المحتلين الجديدة، عن طريق شبكة من الطرق متشعبة الاتجاهات ومتفاوتة في الطول، مشكّلة بذلك المعالم الأولى لميلاد المدينة الكولونيالية. وقد اقترنت أهمية المدينة الاستعمارية في القرن التاسع عشر بأهمية الوظيفة السائدة فيها سواء كانت مدينة استيطانية، مرفئية ساحلية أو تجارية صناعية مربوطة بالساحل عبر شبكات المواصلات (طرق أو سكك حديدية).

ولقد استعملت فرنسا الاستعمارية عمليات الأشغال العمومية الكبرى كرسالة مشفرة هدفها إظهار التفوق الفرنسي على السكان الأصليين وإيصال رسالة مفادها أنّ فرنسا جاءت لتبقى، لذلك كانت عمليات بناء طرق المواصلات والمنشآت العمومية أهم وأقوى السبل من أجل احتلال البلاد وتوطين المعمرين ونشر ما يسمى بالحضارة الفرنسية، وفي نفس الوقت رسالة مبطّنة لوأد عزيمة السكان الأصليين، الذين حملوا لواء الجهاد لمقاومة فرنسا.

الملحق رقم 01 : شبكة الطرق في إفريقيا الرومانية



Source : A.N.O.M , G.G.A. ION.30

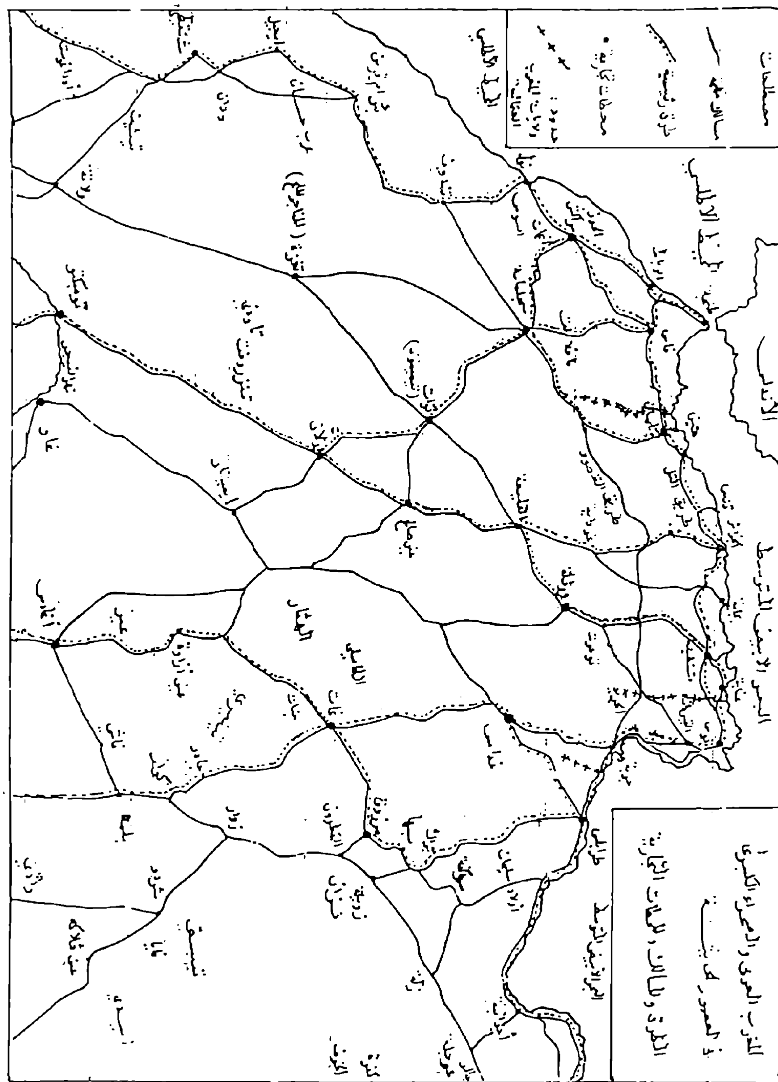
الملحق رقم 01 : شبكة الطرق في إفريقيا الرومانية



Source : A.N.O.M ,F81-2151.

الملحق رقم 02: خريطة الطرق والمسالك والمحطات التجارية في المغرب العربي والصحراء الكبرى في العصور الحديثة

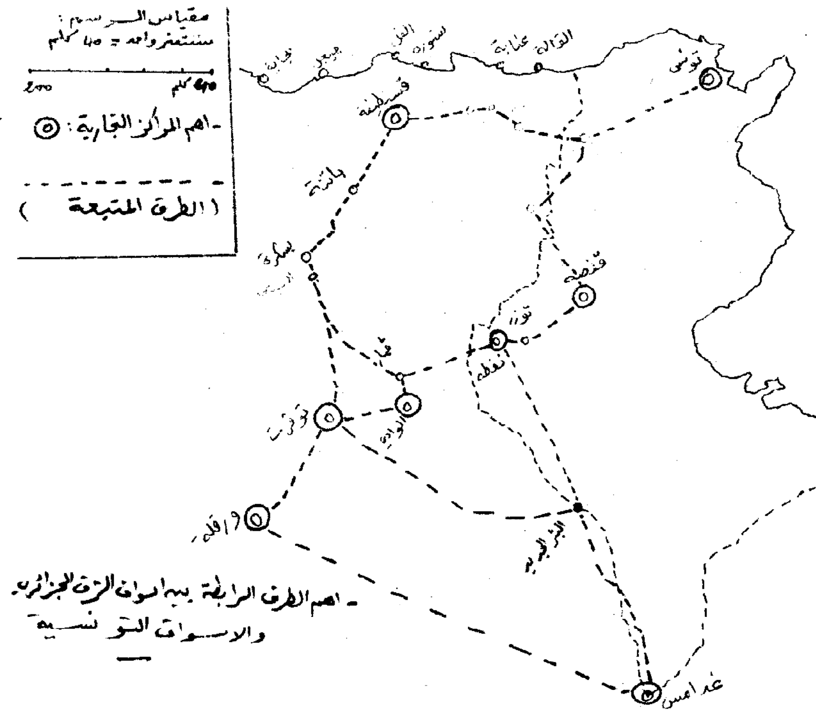
131



الرسالة 318 – الحولية الحادية والثلاثون

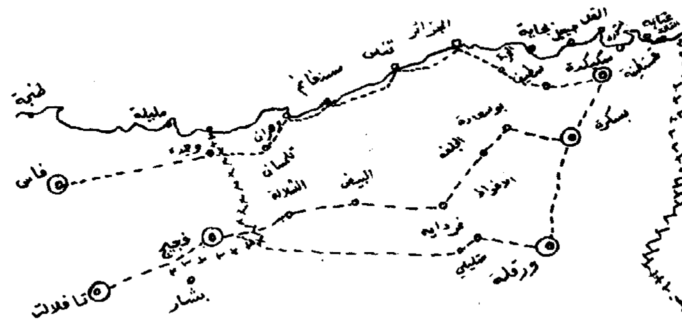
نصر الدين سعيدوني،الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لولايات المغرب العثمانية....المرجع السابق،ص131

الملحق رقم 03:   خريطة تمثل أهم الطرق الرابطة بين أسواق الشرق الجزائري والأسواق التونسية



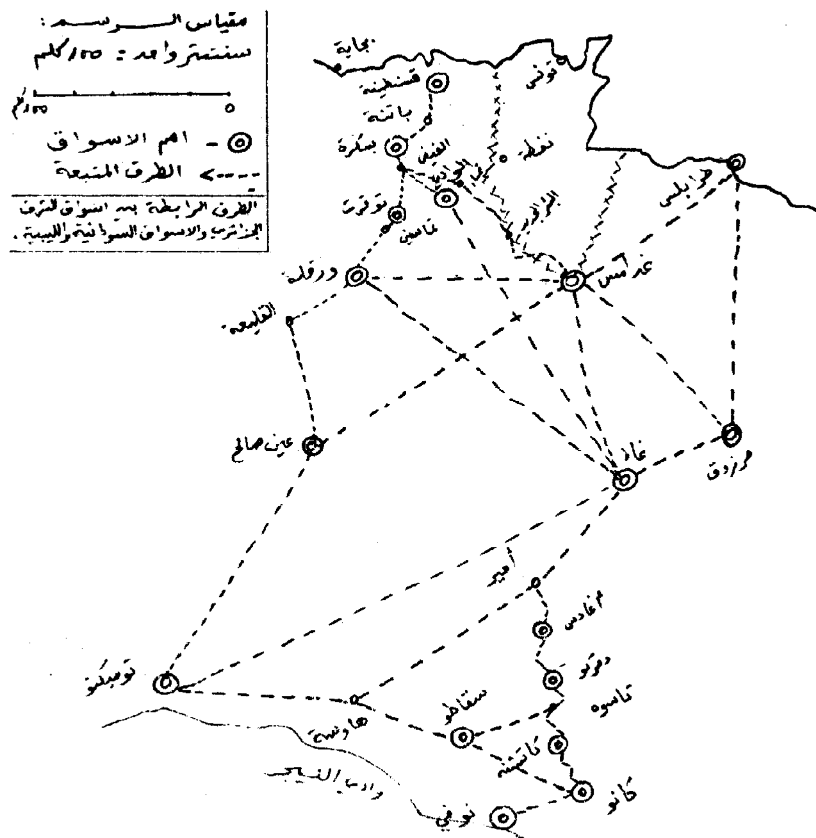
العربي الزبيري، المرجع السابق،ص160

الملحق رقم 4: خريطة تمثل أهم الطرق الرابطة بين أسواق الشرق الجزائري والأسواق المغربية



المصدر:العربي الزبيري المرجع السابق،ص181

الملحق رقم 05 خريطة الطرق الرابطة بين الأسواق الجزائرية وليبيا



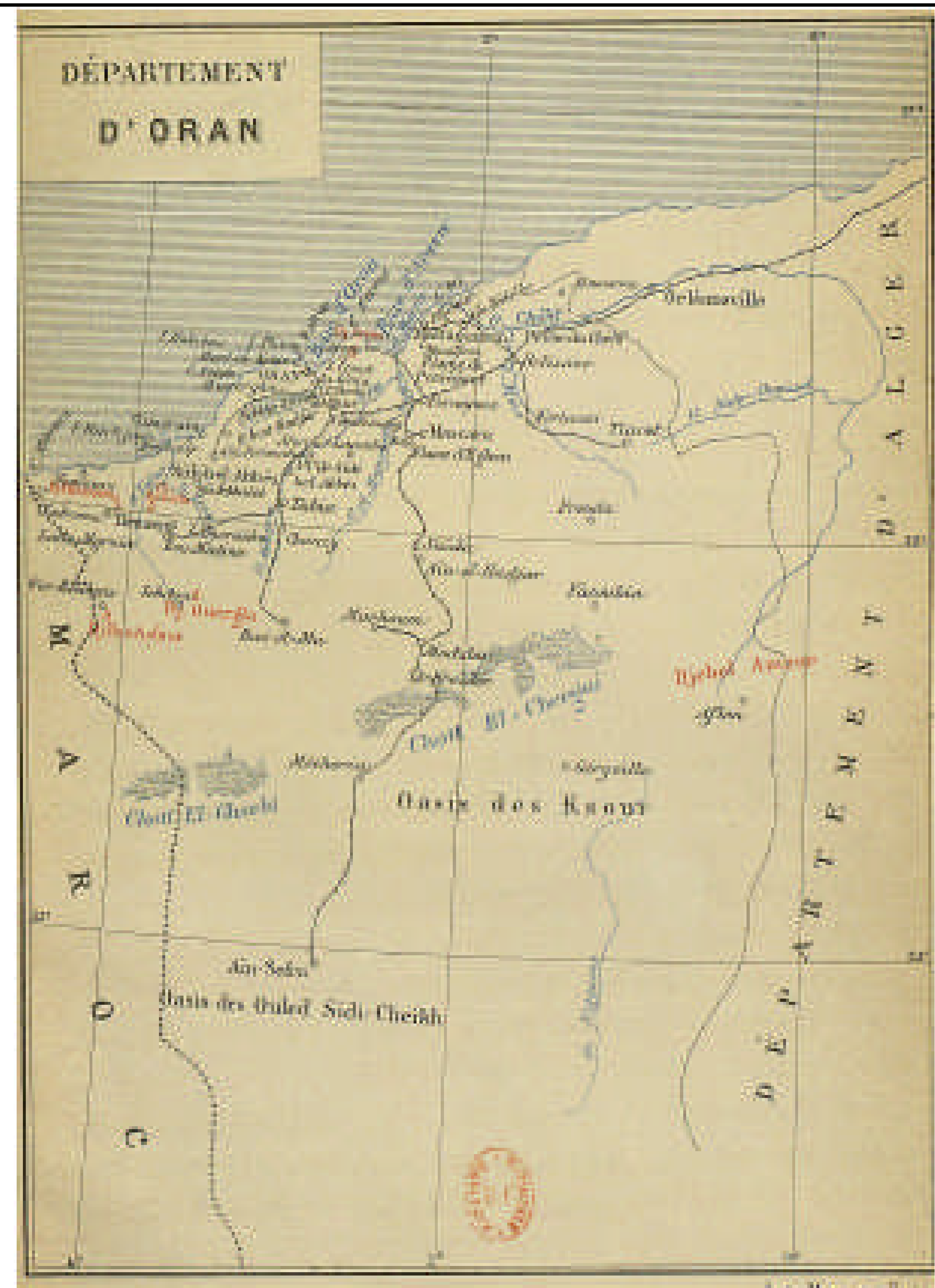
المصدر: العربي الزبيري،المرجع نفسه،ص175

Carte département de constantine 6 الملحق رقم



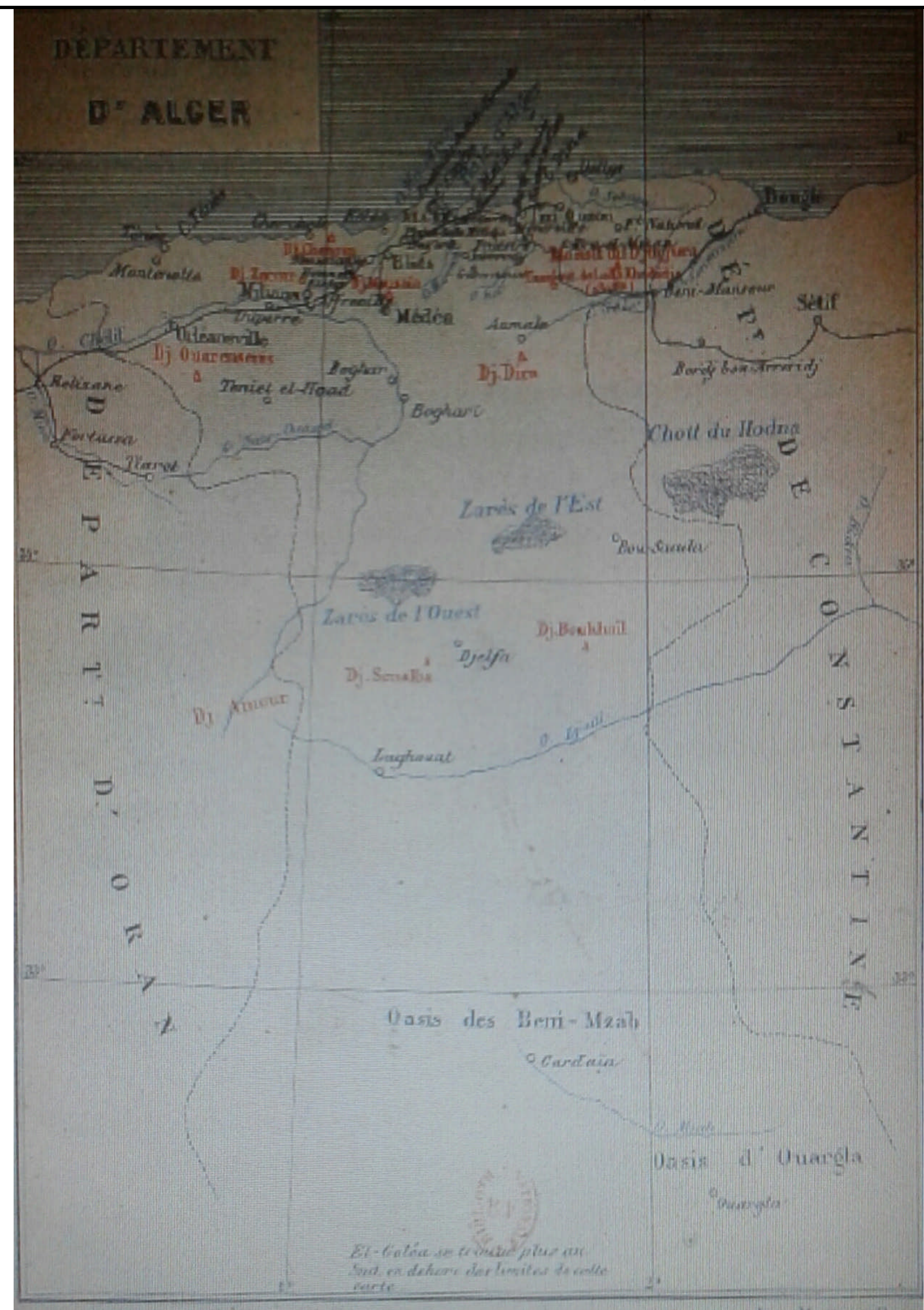
Jules Renard,Notions de géographie de l'Algerie,ibrairie Paul Perrier,Oran,1892,p,aprer 35 sent numérotation

Carte département d’Oran7 الملحق رقم



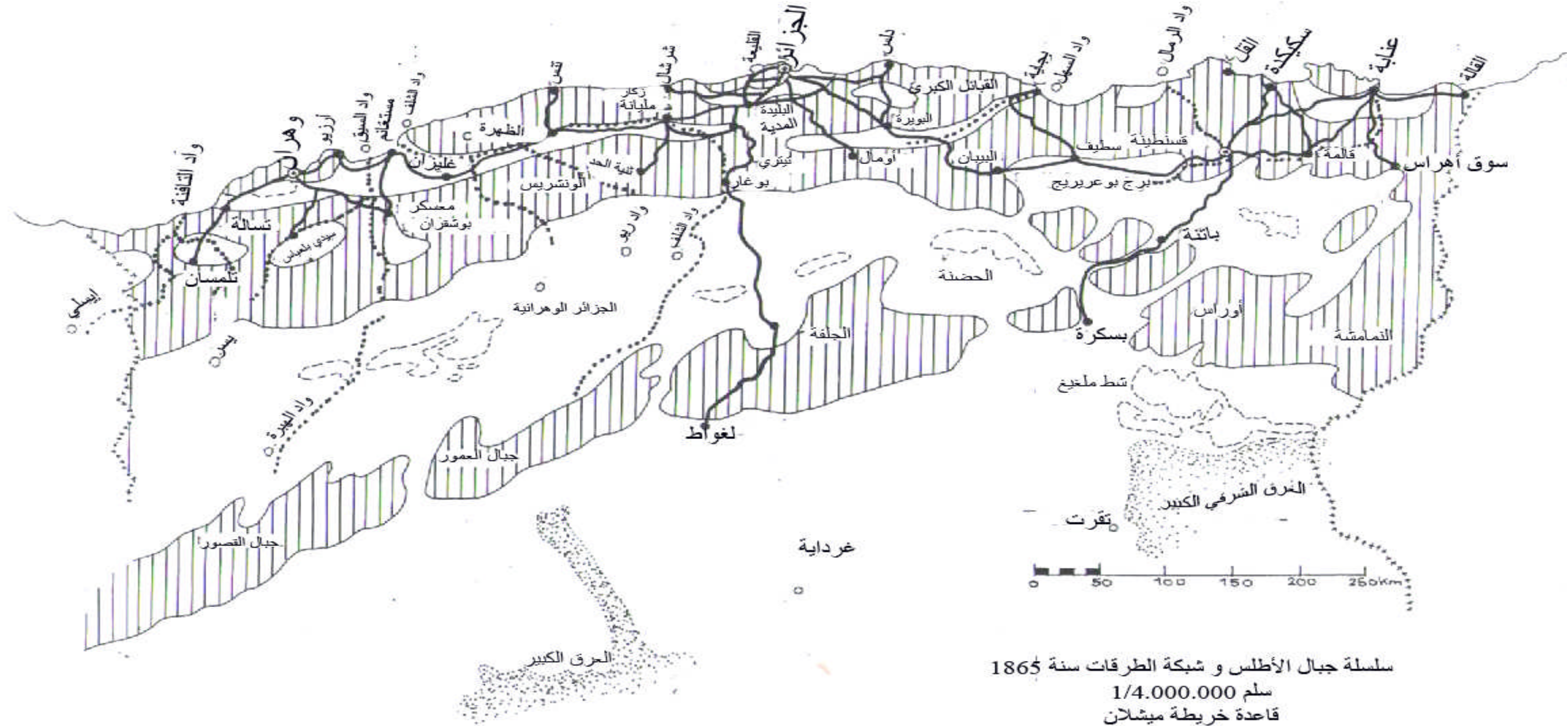
Jules renard, ibid, p aprer 38 sent numérotation

Carte département d'alge 08 الملحق رقم



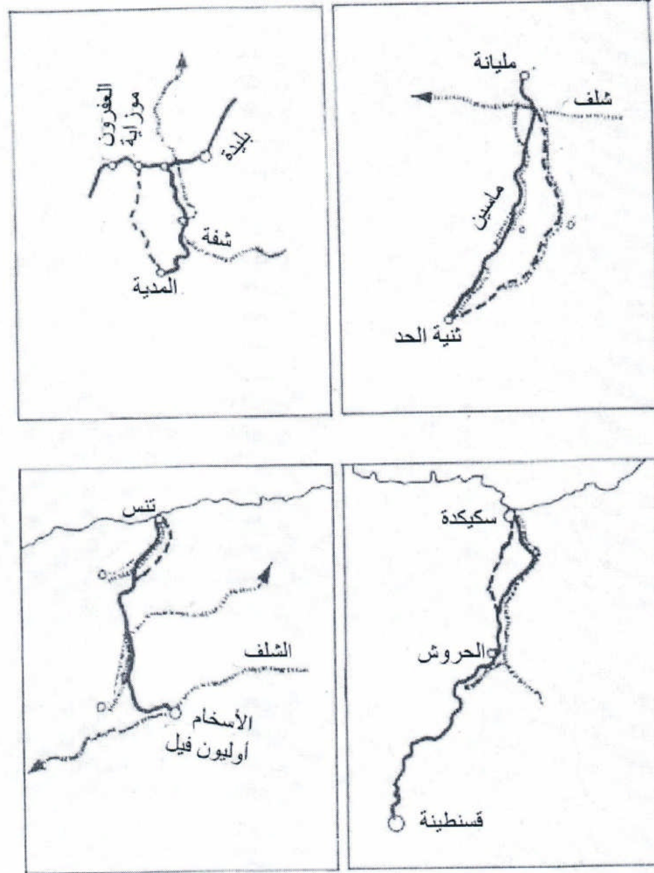
Jules renard , ip id , page aprer 31 sent numérotation.

الملحق رقم 09 : خريطة سلسلة جبال الاطلس وشبكة الطرقات لسنة 1865



المصدر: base-carte-michelin/TEF1865- 1866

الملحق رقم 10: تعديلات التخطيط لمجموعة الطرق في المناطق الجبلية



تخطيط أولي

تخطيط نهائي

واد

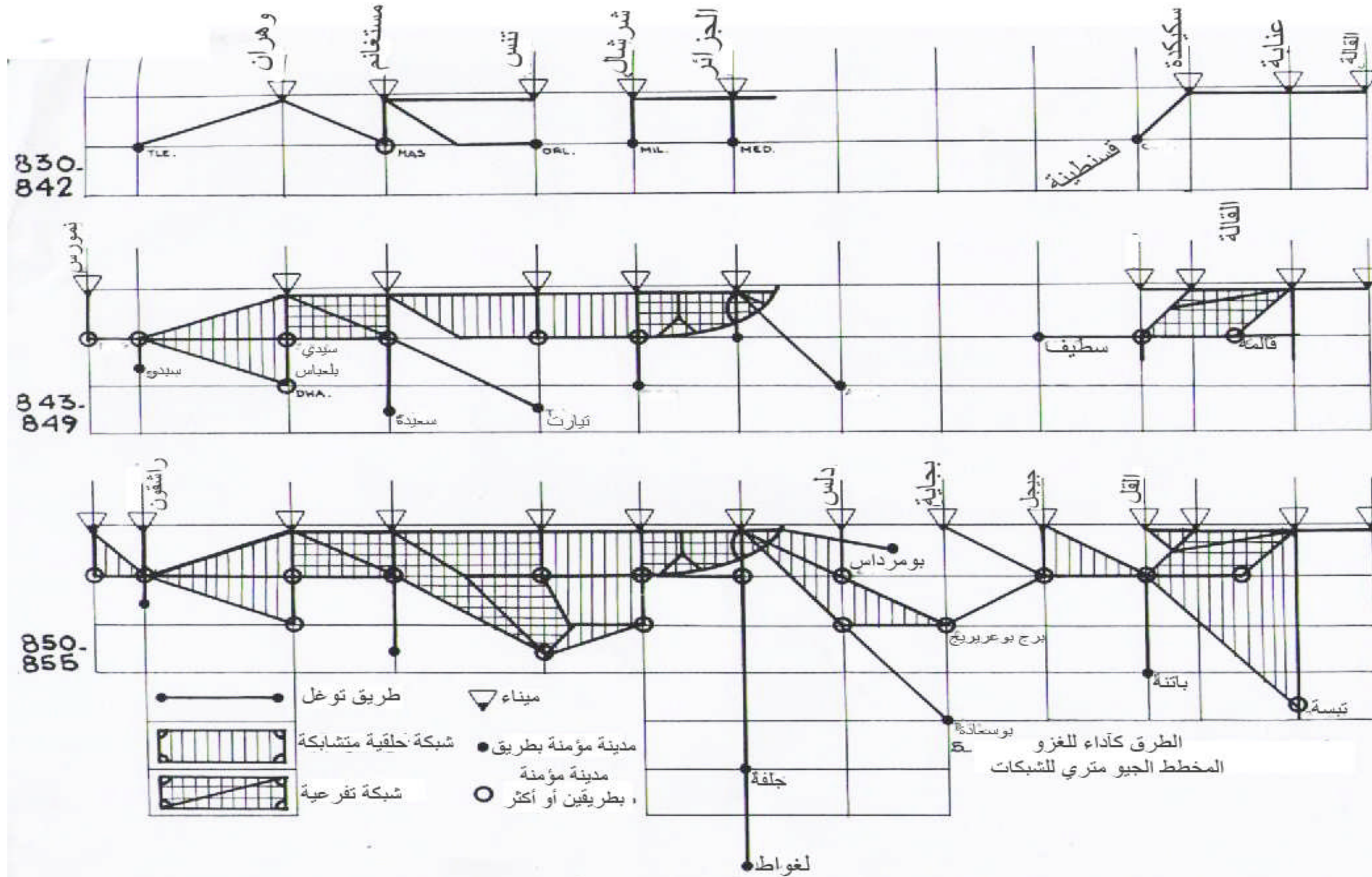
1/1000.000°



تعديلات التخطيط لمجموعات الطرق في المنطقة الجبلية

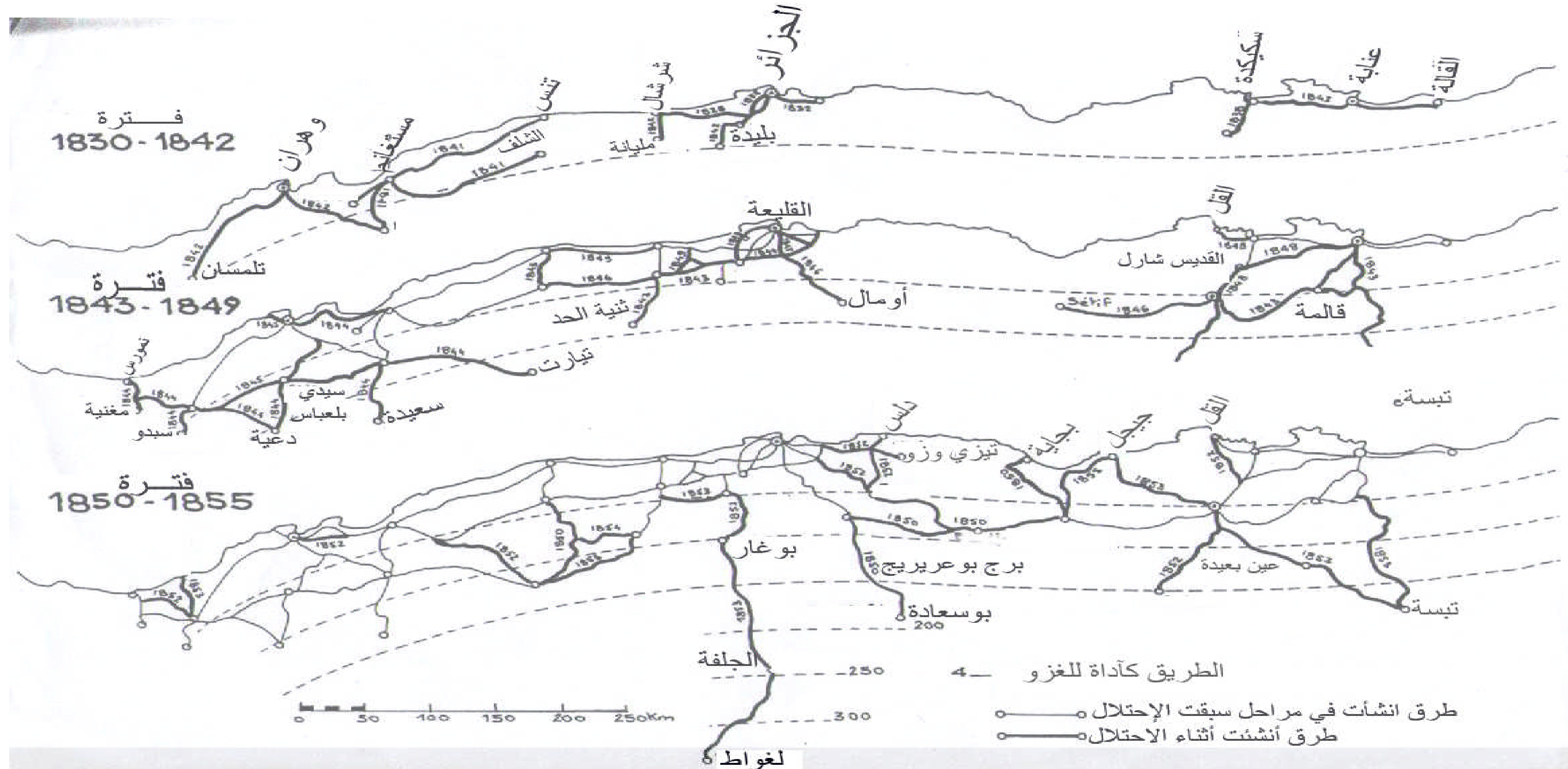
المصدر: المخطط من انجاز الطالب اعتمادا على المرجع : مارك كوت ، المرجع السابق .

الملحق رقم 11: الطرق كأداة للغزو (المخطط الجيومتري للشبكات)



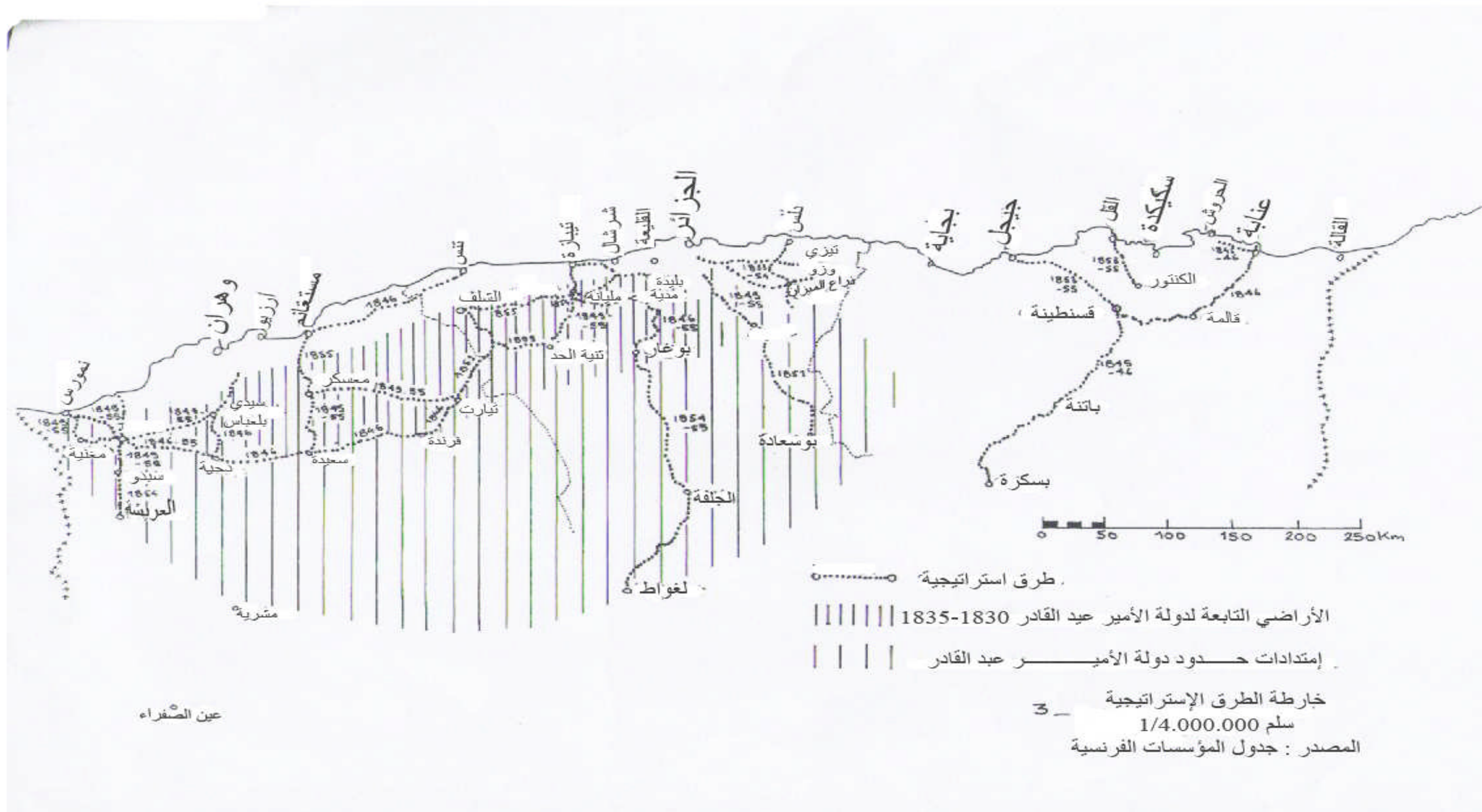
Source : T.E.F. 1838, 1843-1844 ,1849 ,1855

الملحق رقم 12: مراحل تطور شبكة الطرق لمستعمرة الجزائر إلى غاية 1855



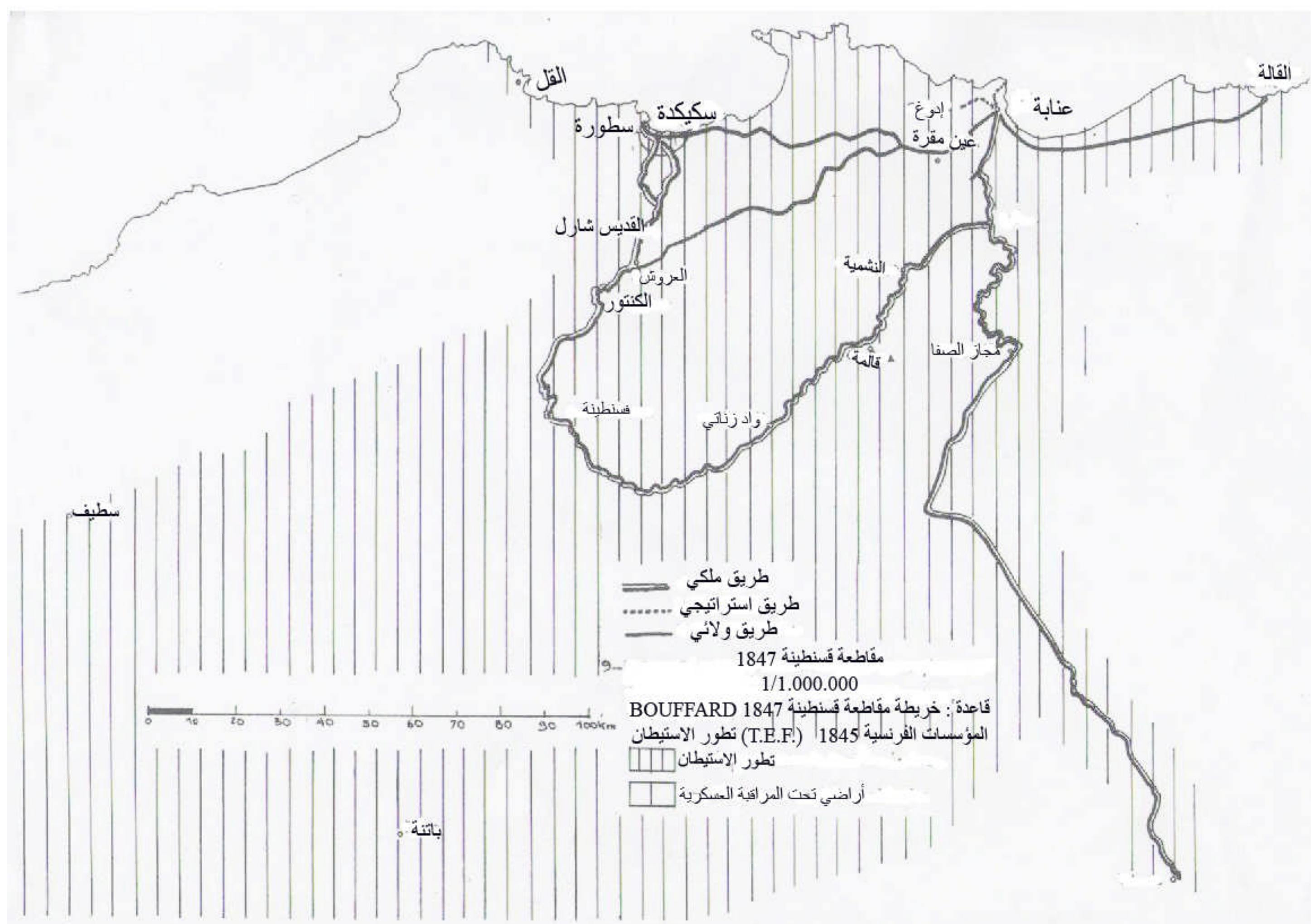
Source : T.E.F. 1838, 1843-1844 ,1849 ,1855

الملحق رقم 13: الأراضي التابعة لدولة الأمير عبد القادر



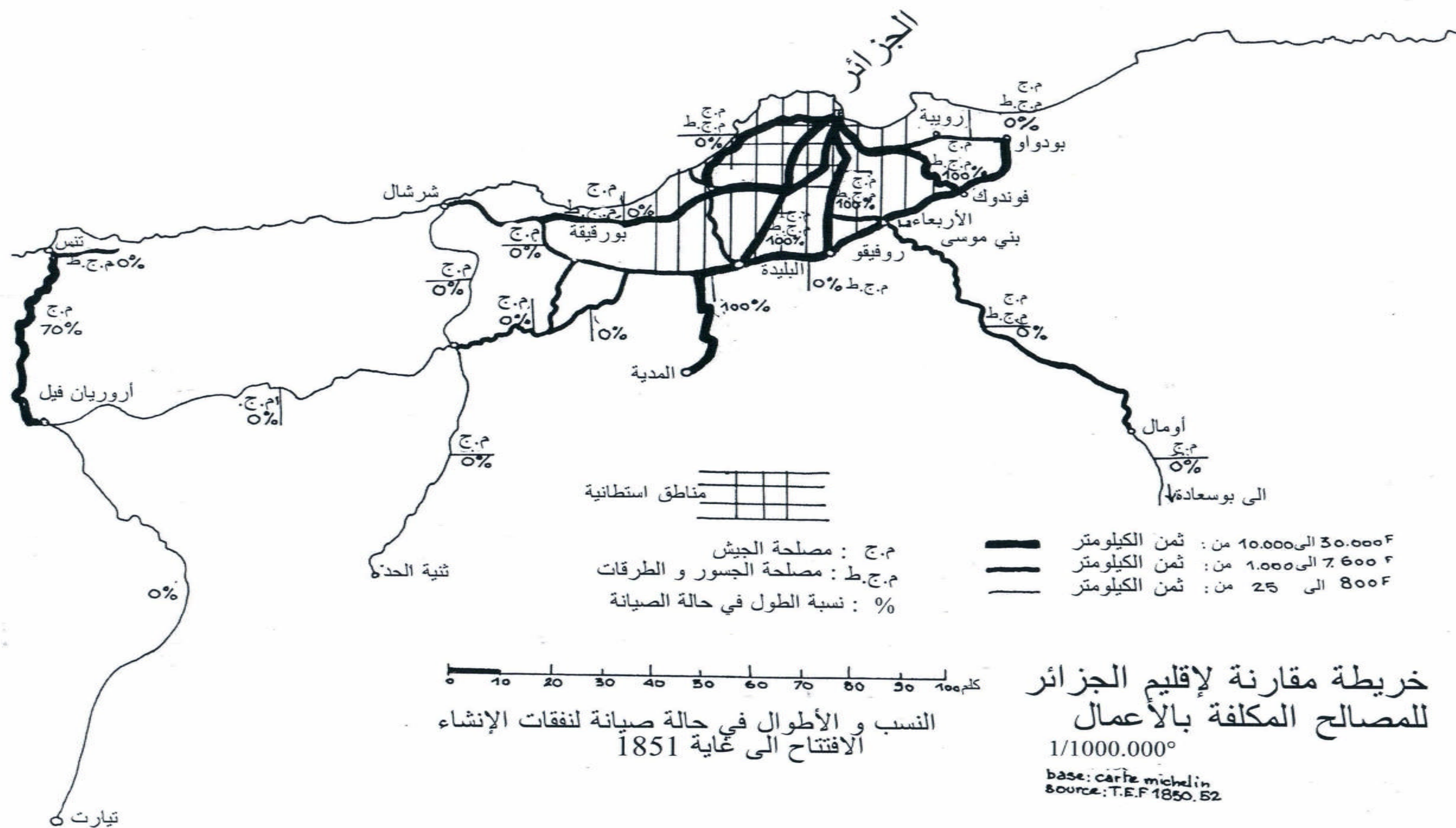
Source :T.E.F. 1838.

الملحق رقم 14: خريطة تمثل مقاطعة قسنطينة لسنة 1847



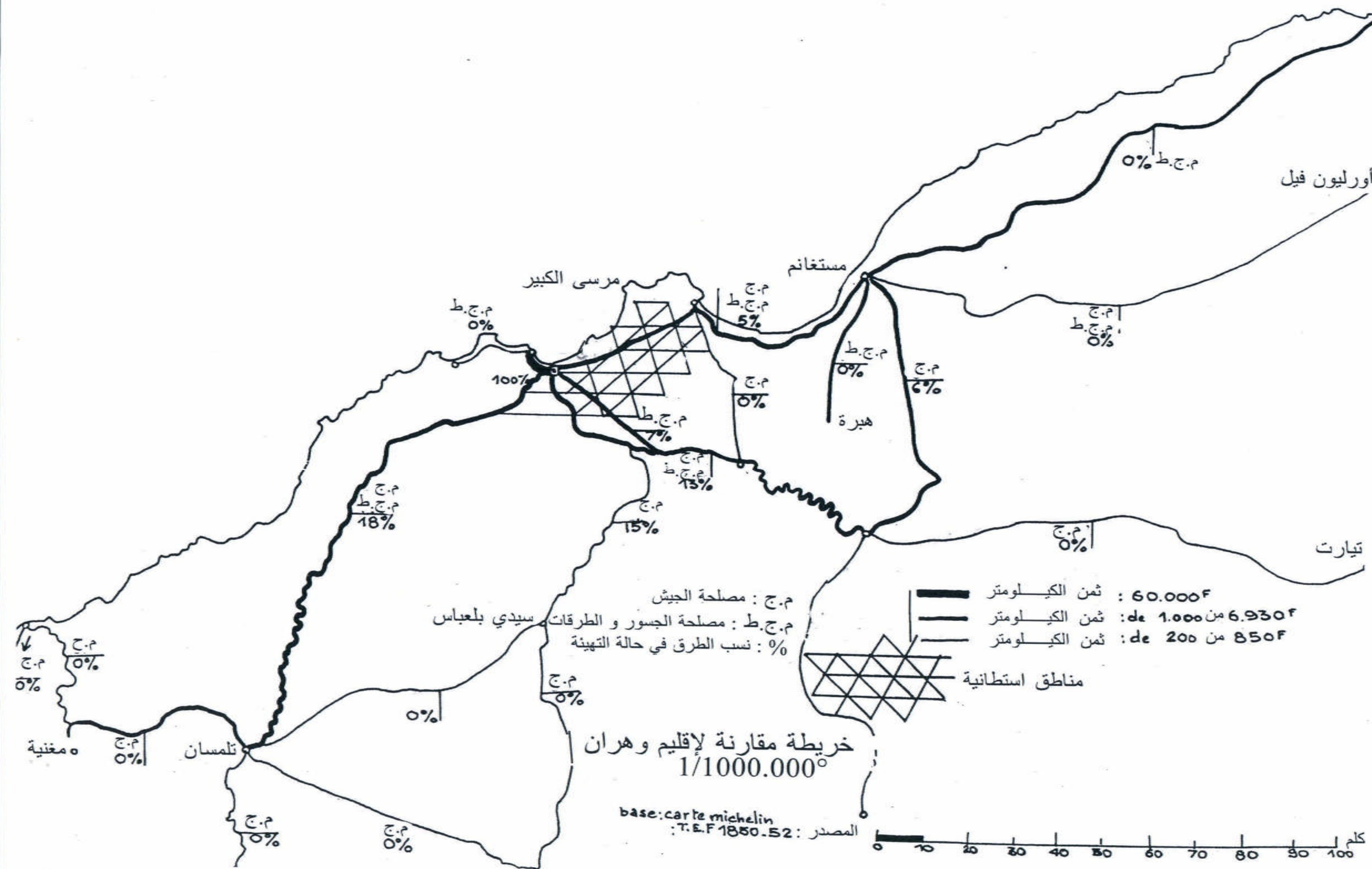
Source :T.E.F. 1846-1847-1848-1849.

الملحق رقم 15: خريطة مقارنة لإقليم الجزائر للمصالح المكلفة بالأعمال



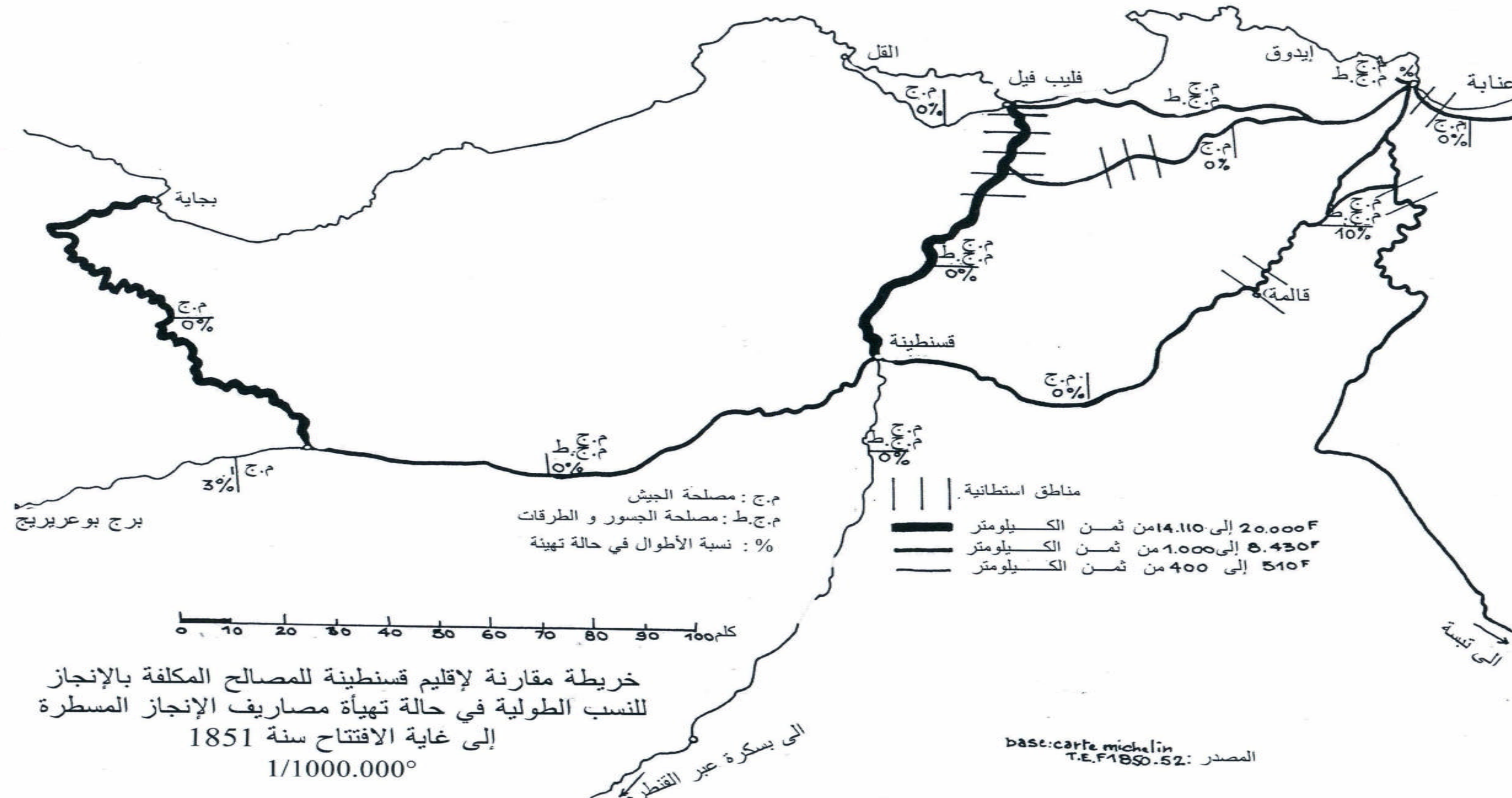
Source :T.E.F.1850-1852.

الملحق رقم 16: خريطة مقارنة لإقليم وهران



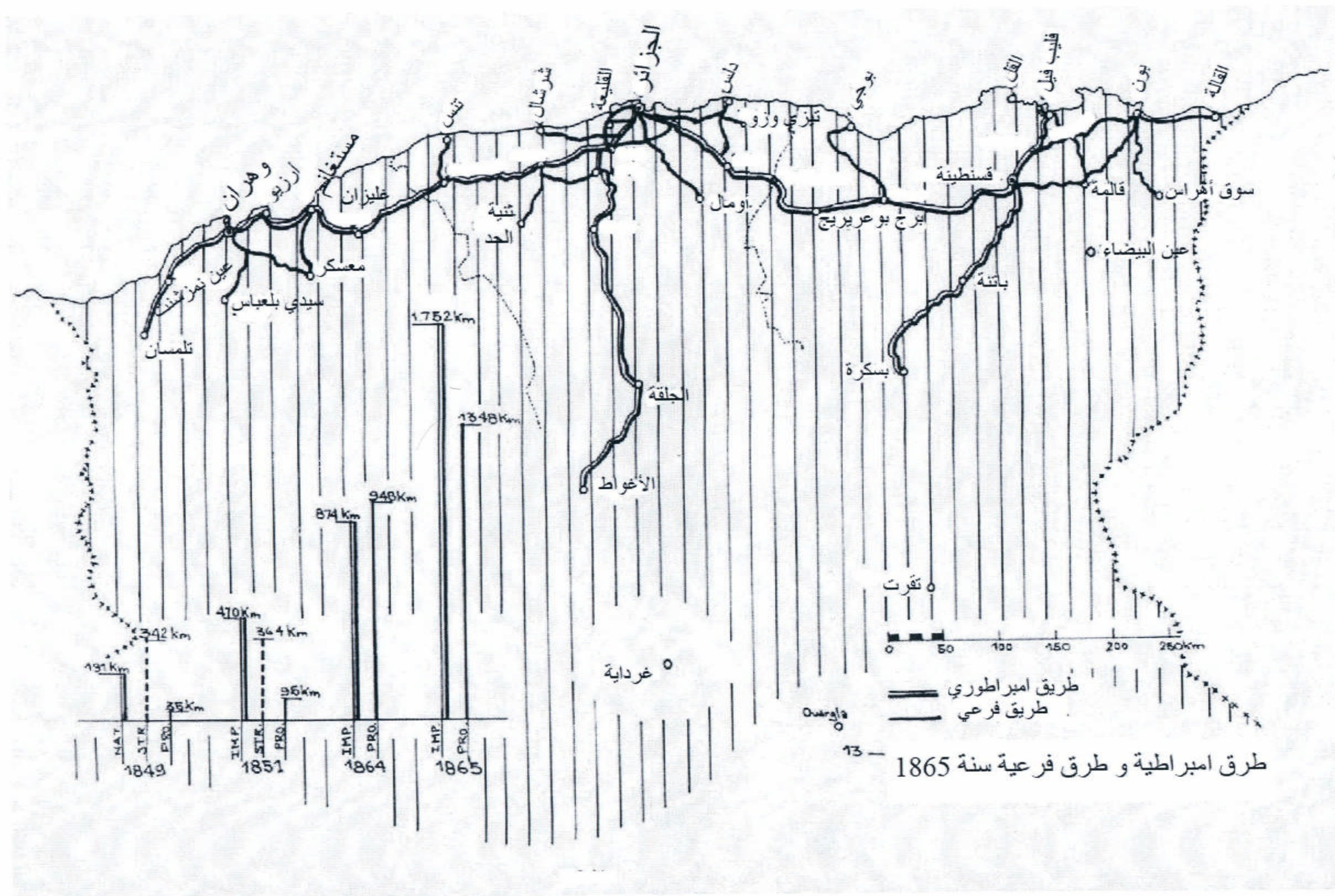
Source :T.E.F. 1850-1852 .

الملحق رقم 17: خريطة مقارنة لإقليم قسنطينة المصالح المكلفة بالإنجاز للنسب الطولية في حالة تهيئة مصاريف الانجاز المسطرة إلى غاية الافتتاح سنة 1851



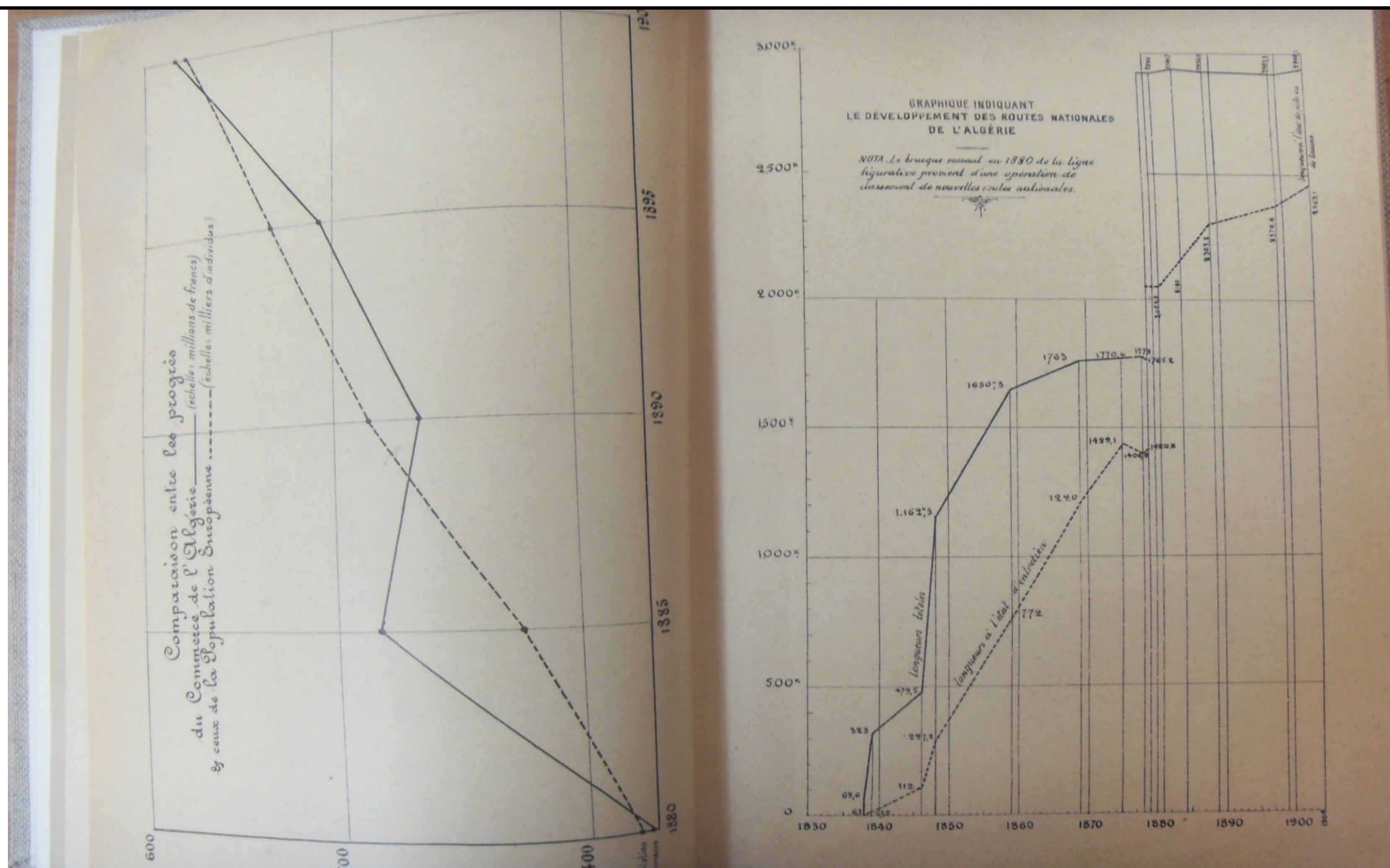
Source :T.E.F 1850-1852

الملحق رقم 18: خريطة تمثل الطرق الامبراطورية والطرق الفرعية لسنة 1865



Source :T.E.F. 1865-1866.

الملحق رقم 19 مخطط تطور الطرق الوطنية في الجزائر من1830-1900م.



Source:A.N.O.M , G.G.A , 15 N38.

الملحق رقم (20) معاهدة غدامس بين الماريشال دوك مالكوف وسلطان التوارق من أجل تمكين الإدارة الفرنسية من التجارة مع السودان الغربي

* المرشال دوك دو مالكوف فبيزور جنرال و لى اقليم الجزاير *

* باسم السلطان اعزه الله *

لما كان القصد فى وقوع المخالطة مع التوارق لاجل المحبة و حسن المجاورة لاهل اقليم الجزاير حسبما ظهر المراد من بعض اعيانهم ليكونون و اسطة فى المعاملاة التجارية التى ارادت دولة فرانسة اجراءها فى ارضهم لتبلغ الى السودان و كان المراد ايضا فى تسهيل و صول التوارق الى اسواق الاقليم الجزايرى ظهرله اعزه الله وجوب تقرير اساس شروط المعاملاة التجارية بين مملكة اقليم الجزاير و الجماعة المشتملة على اعيان قوم التوارق * و لذالك بعث اسعده الله لبعضهم مكاتب تتضمن حضورهم فى ميعاد غدامس الذى يقع فى اليوم السادس عشر المطابق لليوم العشر من كتوبر سنة التاريخ و الوقوف على تقرير اساس الشروط المذكورة مع وكلايه فى هذا الشان اللذين او لهما السيد ميوشير شيف دى سكادرون الطماجور و معين سعادة جنرال الديفيزيون نايب و الى مملكة الجزاير صاحب شيعة الافتخار السلطانية ذهبا و غيرها و ثانيهما السيد دو بولنياك قبطان الطماجور و معين ببيرو مجمع امور العرب صاحب الشيعة السلطانية فضة و غيرها * ثم ان هاذين الوكيلين يحضران بالوقت المعين فى غدامس بالتفويض من سعادة المرشال و الى اقليم الجزاير للاتفاق على الترتيبات التى تعرض فى الفصول اسفله و ليبيدا ايضا ما يعرض عليهما من اعيان التوارق فى مصالح العامة من الجانبين و تجعل فصولا مضافة للفصول الاتي ذكرها

Source : Mission de Ghadamès (septembre, octobre, novembre et décembre 1862.)

Rapports officiels et documents à l'appui, publiés avec l'autorisation de Son Excellence. M. le maréchal, duc de Malakoff, gouverneur général de l'Algérie. Typographie Duclaux , rue de commerce , Alger ,pp 17-25.

تابع للملحق رقم (20)

* الفصل الاول *

ستقع المحبة و الوداد بين حكام اقليم الجزاير سواء كانوا فرانساوية او مسلمين او وكلايهم و بين اعيان فوف التوارق

* الفصل الثاني *

يمكن لجميع التوارق الدخول في ساير اسواق اقليم الجزاير و التجارة فيها بالسلع السودانية و نشتري بلادهم دون معارض الا انهم يدفعوا المكس كما يدفع على سلع بلادنا بحسب اختلاف البضايع

* الفصل الثالث *

قد التزم التوارق بالوقوف على تسهيل مجاز تجار اقليم الجزاير بالامان على انفسهم و حفظ بضايعهم من تراب حدودنا الى بر السودان ذهابا وايابا بشرط ان تجارنا يدفعوا لاعيان التوارق حق العادة و كراء الابل و نحو ذالك حسبما هو مبين في الجريدة الملصقة بهاذه الشروط و سينشر خبرها عند الجانبين انتشارا كاملا ليلا يقع اختلاف في المستقبل

* الفصل الرابع *

ان سعادة والي الجزاير يعتمد على صدق اعيان التوارق و معرفتهم بدلالة الطرق اللايقة لسلوك المتجر الفرانساوي الى السودان و لما يقع ذالك تظهر منه اسعاف الله مجازات لفايدة اهل التوارق بيدد المصاريف في خدمات منافع الطرق المتعينة كالبناء و ثقب الابيار و اصلاح القديم منها مما ترجع فايدته للعامة و حين يحصل الاتفاق على ما تقدم من الفصول المعروضة على جماعة اعيان التوارق يقع رسما تضع فيه الفريقين خطوط ايديهم ليكون

و ثانيا في انجاز الشروط حالا ومالا ثم تقييد نسختين بالفرانسيسة والعربية ليتمسك كل واحد من الجانبين بواحدة منهما

* كتب بدار الامارة في اليوم الثاني والعشرين من شهر سبتمبر سنة ١٨٦٢ *

* وهنا خط يد سعادة المرشال دوك دو مالكوف قبيرنور جنرال والي اقليم الجزاير *

اسعك الله بمنه

وهذا خط يد اعيان التوارق

عمر الحاج بن غسمان   عبد ربه عثمان بن الحاج

باذنه

Le présent traité a été solennellement accepté, au nom de toutes les tribus Azgueurs et du cheikh Ikhenoukhen, par les cheikhs Ameur-el-Hadj et Othman-ben-el-Hadj-Bechir, délégués à cet effet, et qui, en notre présence, ont apposé leur signature au pied du texte arabe, en garantie de cette acceptation.

Ghadamès, le vingt-six novembre mil huit cent soixante-deux.

Signé : H. MIRCHER, Chef d'escadron d'état-major.

Signé : L. DE POLIGNAC, Capitaine d'état-major.

تابع للملحق رقم (20)

* فصول الزيادة على تحرير اساس شروط المعاملات التجارية
التي وقعت بين سعادة العلية السيد دوك دو مالكوف مرشال و الي
اقليم الجزاير و اعيان اهل التوارق *
السيد ميرشير شبي دي سكادرون الطماجور و معين سعادة جنرال
الديفيزيون نايب والي مملكة اقليم الجزاير صاحب شيعة
الافتخار السلطانية ذهبا و غيرها بعد ما هذا الوكيلين سعادة
المرشال عوضا على كبار اهل التوارق ازقر شروط المعاملات
التجارية التي توقع بين مملكة اقليم الجزاير و هولاء الكبار
المذكورين لتسهيل المخالطة بين اقليم الجزاير و بر السودان وبعد ما
سيدي عمر و الحاج و الشيخ عثمان بن الحاج البكري النايبين
على جميع اعراش ازقر و ضعوا خطوط ايديهم على تحرير اساس
تلك الشروط * ثم ان الوكيلين سعادة المرشال و اعيان اهل
التوارق المذكورين اعلاه رتبوا برضاء الجانبين فصول الزيادة
كما هو مذكور اسفله و يكون تثبيتها على يد سعادة المرشال
و الي مملكة الجزاير *

* الفصل الاول *

بحسب العوايد التي جرت من قديم الزمان بين تجار مملكة
اقليم الجزاير و اقليم مصر و اقليم تونس و بين اعراش اهل
التوارق فواول اقليم الجزاير يقصدون السيد الحاج بخلوخن و
اهله و هولاء يضمنوا لهم العافية و الامان في جميع بلاد ازقر *
مع ذالك كل من السوافة و كل من الشعانبة من لهم عادة سابقة
بينهم و بين اصحابهم من اهل التوارق يبقوا على عادتهم القديمة
و ليس تجري عليهم هذه الشروط

تابع للمحلق رقم (20)

* الفصل الثاني *

في حق ما تضمن لهم العافية و الامان جميع فعول اقليم الجزاير سوا منهم الفرنساوية او المسلمين التي تقصد بر السودان تدفع العادة بيد السيد الحاج يخنوخن او بيد وكيله او بيد الذي يتولى الحكم بعد من اهله و تلك العادة تكن مقدرة ان شاء الله بوفق سعادة الموشال و السيد الحاج يخنوخن

* الفصل الثالث *

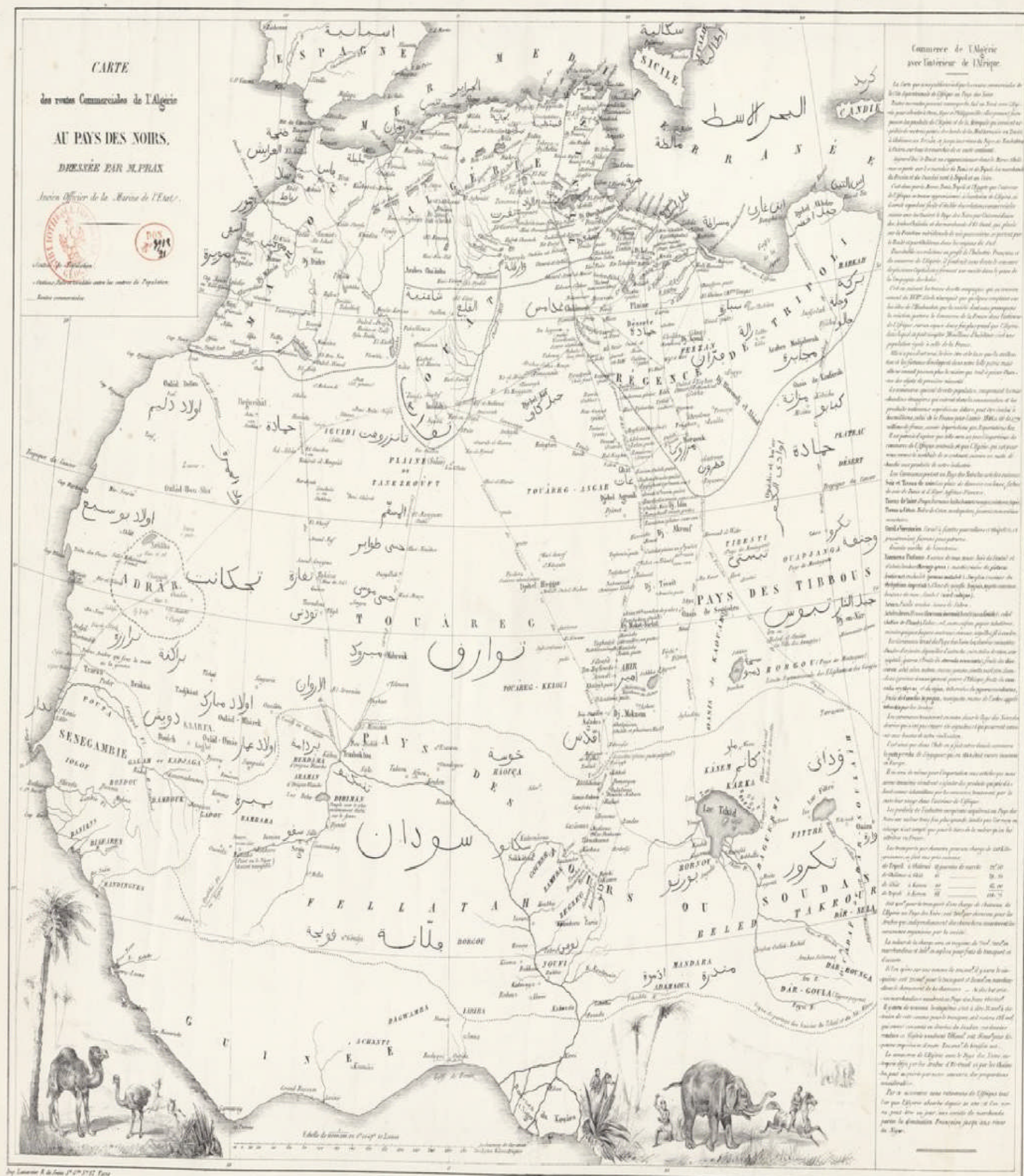
و اذا حدثت بعض منازعة بين التجار و بين المكاريين من اهل التوارق السيد الحاج يخنوخن او وكيله لزموا نفوسهم ان يتوصلوا و يحكموا بينهم بالحق و العدل بحسب العادة الجارية في بلادهم

* الفصل الرابع *

ان السيد الحاج يخنوخن و كبار اهل التوارق ازقر و عدوا ان لما يصلوا البلاد غات يتلافوا مع كبار اهل كالوي الذين لهم معهم المحبة و الغدر و يسعون باجتهاد انفسهم لكي اهل الكالوي يقبلوا بوجه طيب تجار الفرانساوية الذين يقدمون لبلد السودان و يعديوهم بالامان و العافية على بلادهم يعني ارض اهير
في غدامس يوم الاربعة من جمادى الثاني عام ١٢٧٩
وهذا خط يد اعيان التوارق

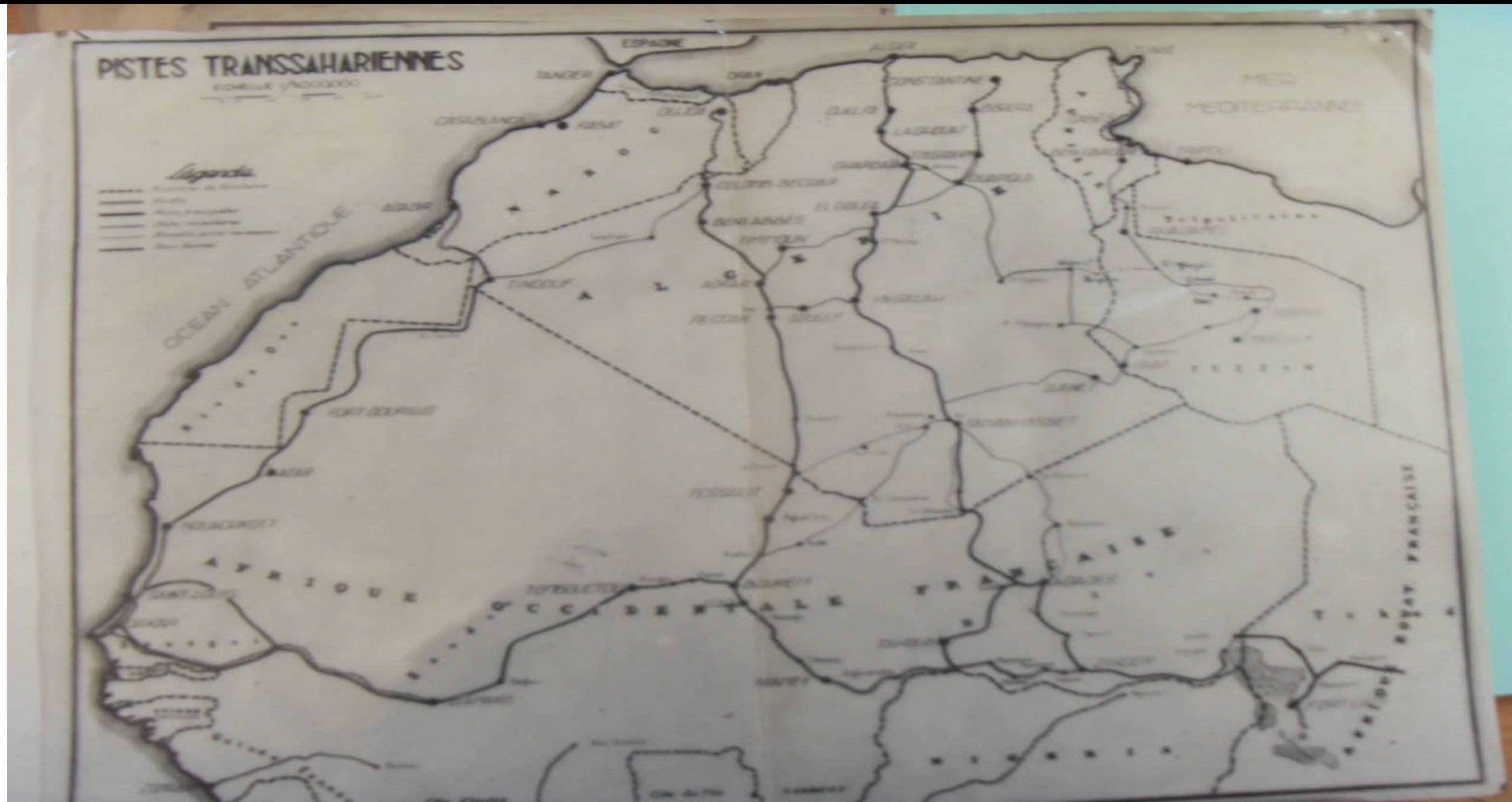
عمر الحاج بن قسمان عبدربه عثمان بن الحاج البكري
باذنه

الملحق رقم 21 يمثل الطرق التجارية التي كانت تربط الجزائر مع السودان



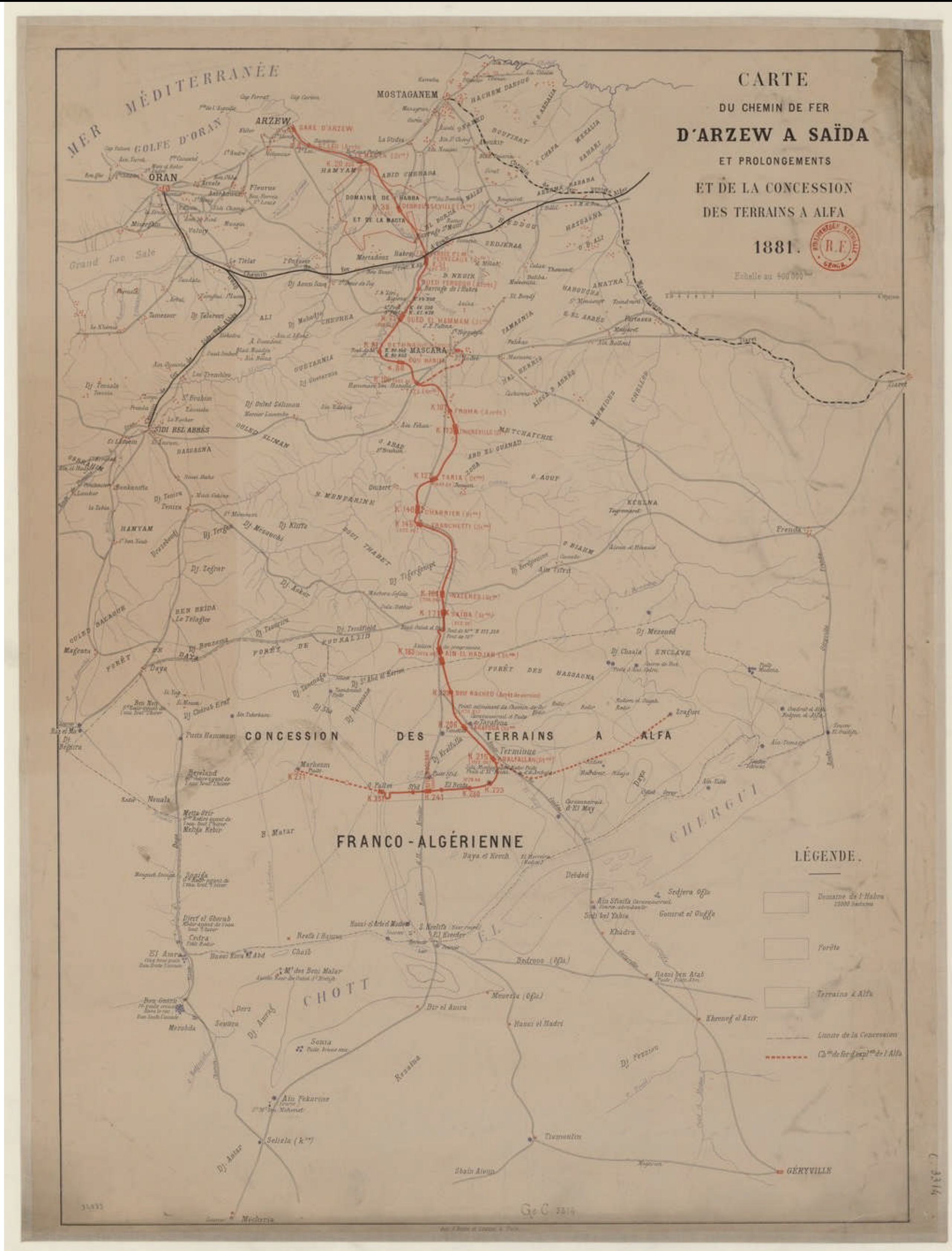
www. Gallica . bnf.fr , Carte des routes commerciales de l'Algérie au Pays des Noirs, dressée par M. Prax,1850 , en 27/04/2018, 10.37.

الملحق رقم (22) خريطة المسالك العابرة للصحراء الكبرى



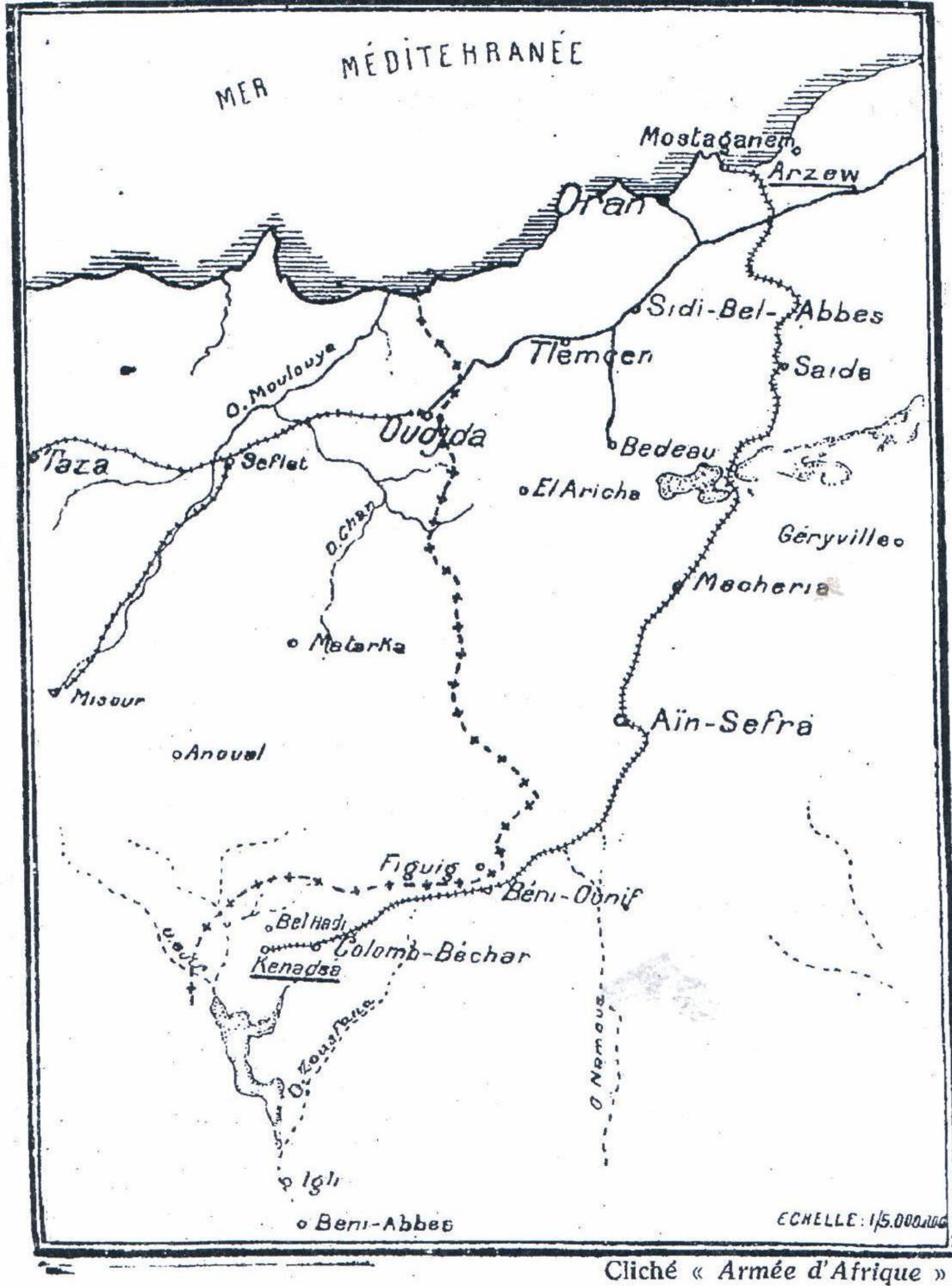
Source:A.N.O.M ,Ministére des Affaires F81, 2148-2149

الملحق رقم 23 : الخط الحديدي الرابط بين أرزيو سعيدة



www. Gallica . bnf.fr, Carte du chemin de fer d'Arzew à Saïda et prolongements et de la concession des terrains à alfa. 1881en 28/04/2018, 12.10.

الملحق رقم (24) :يوضح خط سير الأبحاث والتنقيبات الجارية للبحث عن المعادن والثروات الباطنية. خصوصا بمنجم الفحم الحجري بمنطقة القنادسة (بشار)



Cliché « Armée d'Afrique »

Source :CONFINO (Jacques) , La Houillère de Kenadsa , in revue Le Mercure africain : commercial, industriel, maritime, minier , 10/12/1927 , N° 220 , Imp. G. CHARRY, Rue Chanzy, Alger , pp 619

الملحق رقم (25) carte pour étude ou trafic commerce transsaharien الطرق العابرة للصحراء

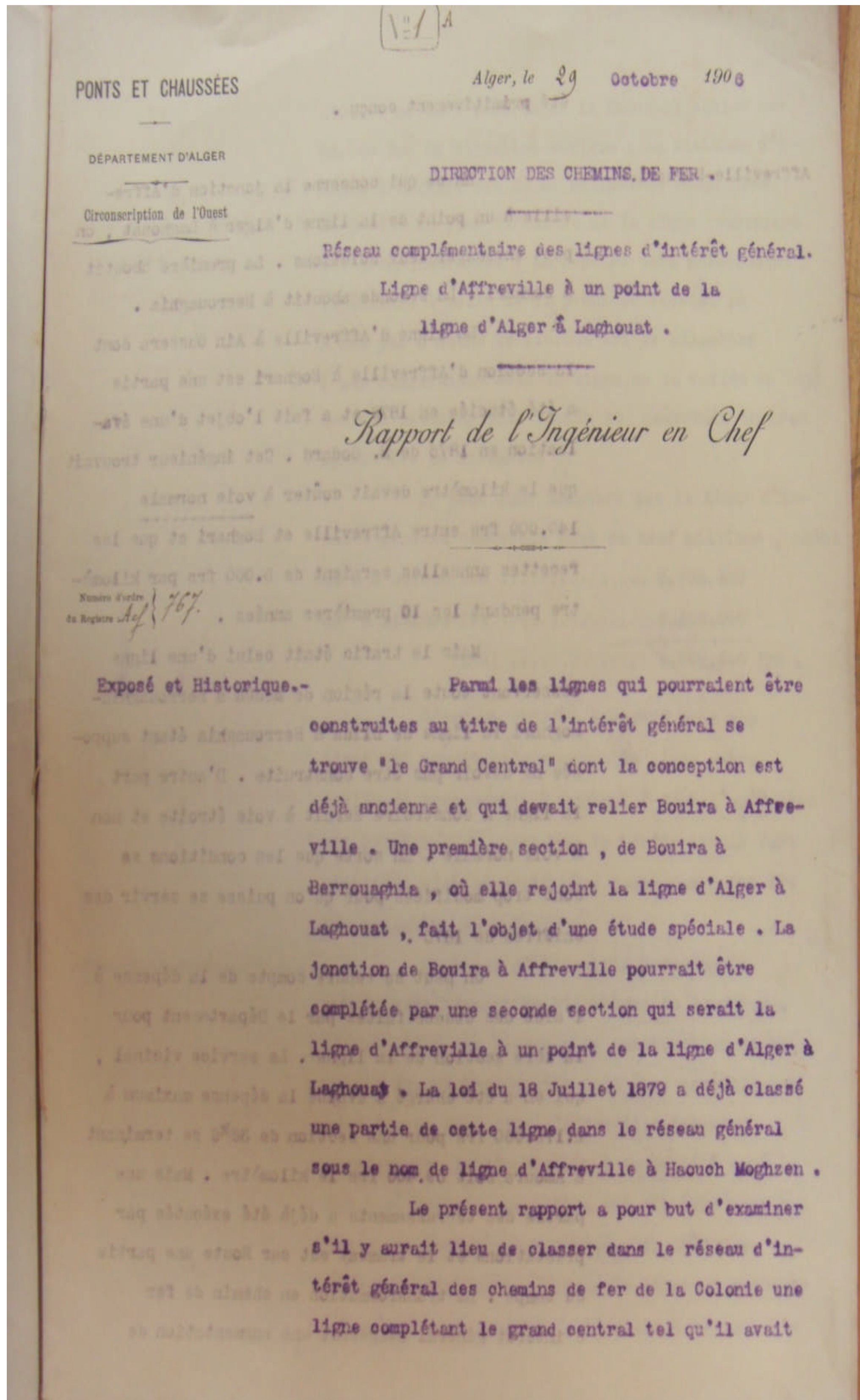




Source :A.N.O.M , F81 2148-2149

الملحق رقم (26):

A.N.O.M , G.G.A 15N 38 , Rapport de l'ingénieur en Chef de la ligne l'Alger à Laghoute , 29 october 1908.



PONTS ET CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT D'ALGER

Circonscription de l'Ouest

Alger, le 29 Octobre 1908

DIRECTION DES CHEMINS DE FER.

Réseau complémentaire des lignes d'intérêt général.

Ligne d'Affreville à un point de la ligne d'Alger à Laghouat.

Rapport de l'Ingénieur en Chef

Numéro d'ordre du Registre 767.

Exposé et Historique.- Parmi les lignes qui pourraient être construites au titre de l'intérêt général se trouve "le Grand Central" dont la conception est déjà ancienne et qui devait relier Bouira à Affreville. Une première section, de Bouira à Berrouaghia, où elle rejoint la ligne d'Alger à Laghouat, fait l'objet d'une étude spéciale. La jonction de Bouira à Affreville pourrait être complétée par une seconde section qui serait la ligne d'Affreville à un point de la ligne d'Alger à Laghouat. La loi du 18 Juillet 1879 a déjà classé une partie de cette ligne dans le réseau général sous le nom de ligne d'Affreville à Haouch Moghzen.

Le présent rapport a pour but d'examiner s'il y aurait lieu de classer dans le réseau d'intérêt général des chemins de fer de la Colonie une ligne complétant le grand central tel qu'il avait

été primitivement conçu .

Affreville-Boghari.-

En ce qui concerne la jonction d'Affreville à un point de la ligne d'Alger à Laghouat , on peut envisager deux solutions . La première aboutit à Boghari . La seconde aboutit à Berrouaghia .

La ligne d'Affreville à Ain Oussera dont la section d'Affreville à Boghari est une partie a été étudiée en 1876 et a fait l'objet d'une évaluation en 1876 de M. Godard . Cet ingénieur trouvait que le kilomètre devait coûter, à voie normale , 140.000 frs entre Affreville et Boghari et que les recettes annuelles seraient de 5.000 frs par kilomètre pendant les 10 premières années .

Mais le trafic était celui d'une ligne desservant toute la région de Médéa à Berrouaghia-Boghari, la ligne de Blida à Berrouaghia étant supposée ne devoir pas être construite . D'autre part , la ligne à construire serait à voie étroite et non à voie normale . En sorte que les conditions se sont trop modifiées pour qu'on puisse se servir des chiffres de 1876 .

On peut se rendre compte de la dépense à l'aide des études faites par le Département pour la 1ère section de la ligne . Le service vicinal , qui en a été chargé, a évalué la dépense maximum à 2.175.000 frs pour une section de 36k6 se terminant à Amoura, soit 59.400 frs le kilomètre . Mais une partie des terrassements a déjà été exécutée par prestations et le tramway est sur Route une partie du temps . La transformation en chemin de fer d'intérêt général exigerait une augmentation de

تابع

il est prudent de prévoir une dépense de 90.000 frs par kilomètre . De sorte que la dépense totale serait voisine de 6.600.000 frs .

Soit : $36^{k}6$ à 74.000 frs (voir ci-dessus) 2.708.400
43^{k} à 90.000 frs 3.870.000
Total 6.578.400

Quant au trafic, il serait tout à fait négligeable entre Amoura et Berrouaghia . Tout le mouvement important va au port le plus voisin (Alger) par la ligne la plus courte . Or le point d'équilibre est entre Amoura et Berrouaghia , en sorte qu'il n'y a pas de marchandises de transit sur cette section et les produits du pays immédiatement voisin, ainsique les marchandises qui y seront consommées, seront seuls à circuler sur la section .

Comme un tramway est concédé à la Société C.F.R.A. d'Affreville à Amoura , la ligne nouvelle ne desservirait qu'une seule région nouvelle comprise entre Amoura à Berrouaghia .
Or, dans cette région, il n'y a pas de point à desservir qui ne soit à moins de 25 kilomètres d'un chemin de fer existant ou à concéder .

Si l'on songe que la marchandise a intérêt à prendre la Route au lieu du chemin de fer entre Alger et Rouiba qui sont distants de 26 kilomètres, on reconnait que l'intérêt à desservir est très faible et limité aux abords même de la ligne .
Ce sont les conditions caractéristiques qui justifient un tramway ou un chemin de fer d'intérêt local, mais militent contre un chemin de fer d'intérêt général .

Intérêt s

تابع

central et qui resterait le seul argument en faveur de la construction de la section Berrouaghia à Dolfusville disparait donc .

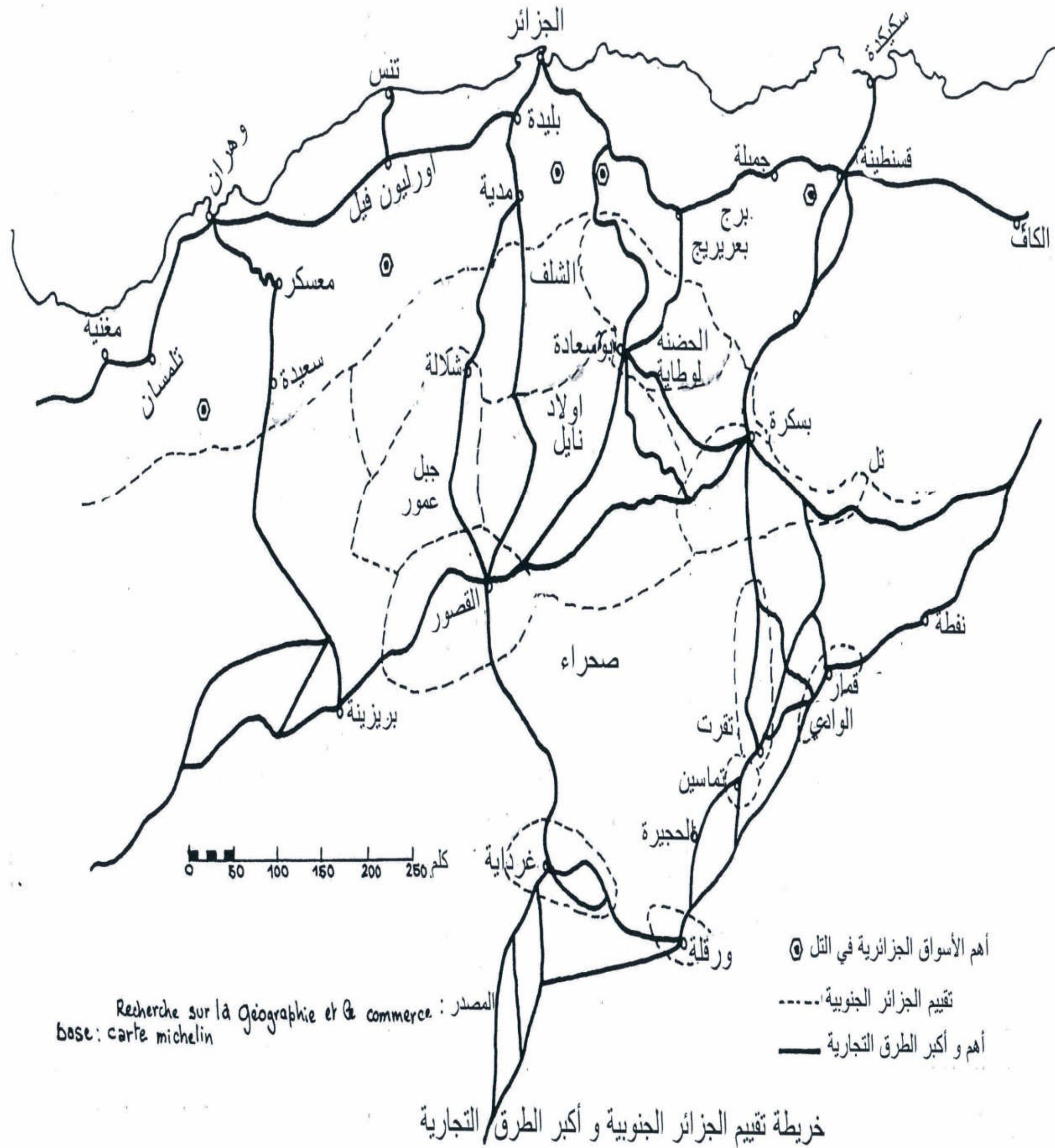
Conclusion.- Aucun intérêt général ne parait s'attacher à la construction de la section Affreville à un point de la ligne de Blida à Laghouat .

L'Ingénieur en Chef ,

Gauckler

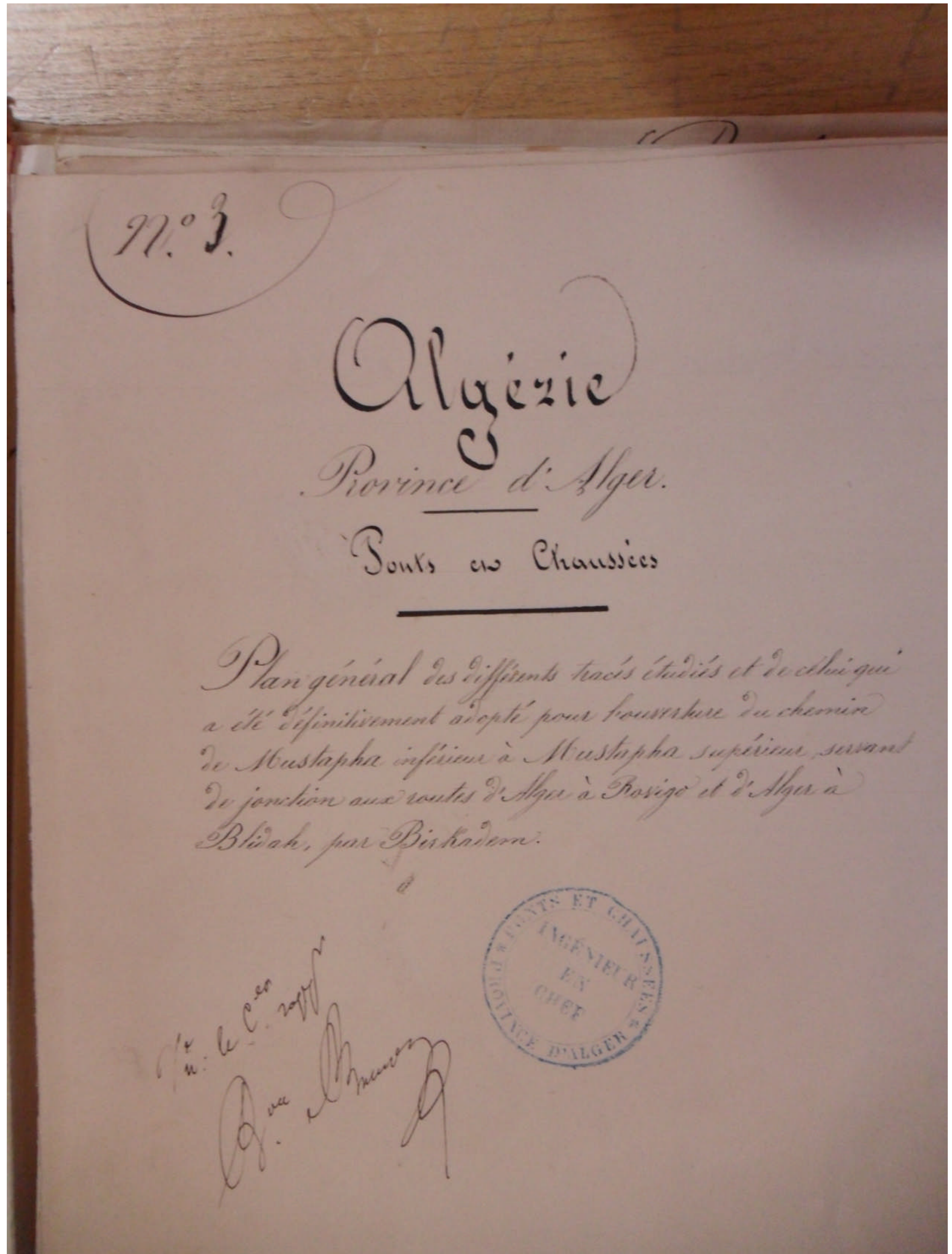
Source: A.N.O.M , G.G.A 15N 38

الملحق رقم (27): خريطة تقييم الجزائر الجنوبية وأكبر الطرق التجارية



المصدر: الخريطة من انجاز الطالب مأخوذة من Carette (Ernest): Recherches sur la géographie

الملحق رقم 28: المخطط العام للطرق الرابطة بين منطقتي مصطفى الدنيا ومصطفى العليا



N.° 3.

Algérie

Province d'Alger.

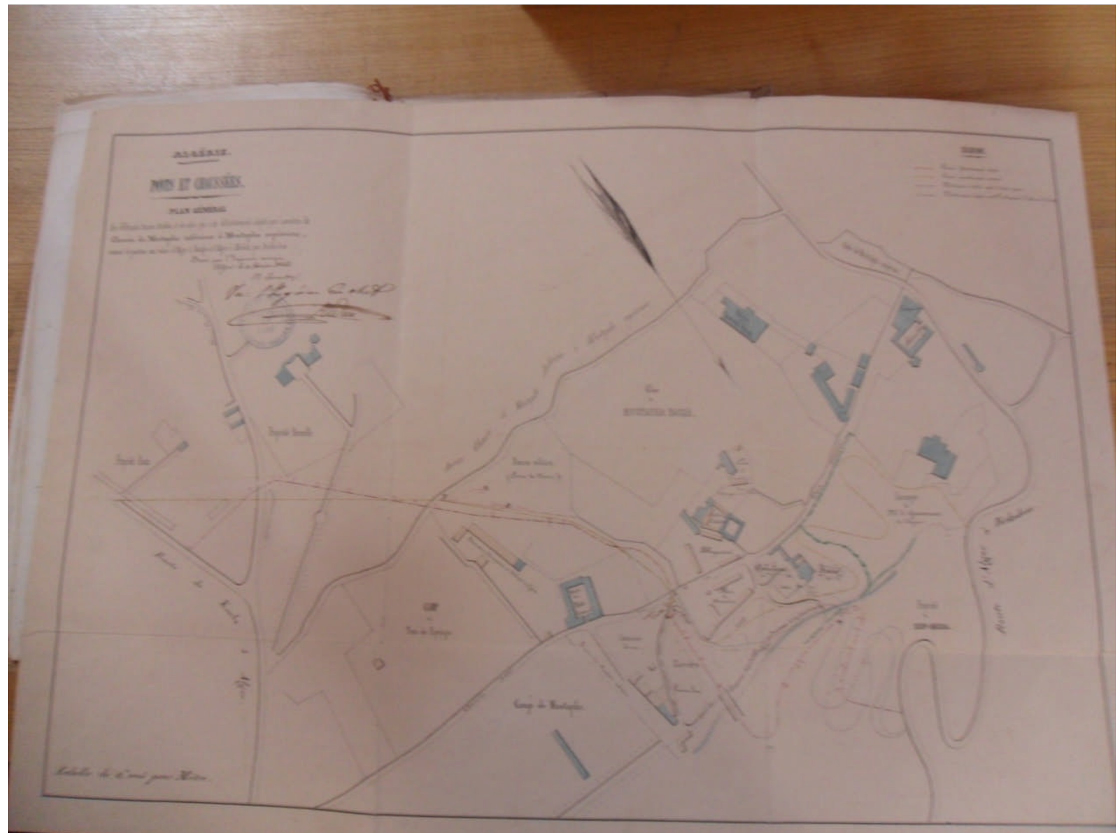
Ponts et Chaussées

Plan général des différents tracés étudiés et de celui qui a été définitivement adopté pour l'ouverture du chemin de Mustapha inférieur à Mustapha supérieur, servant de jonction aux routes d'Alger à Rovigo et d'Alger à Blidah, par Birkadem.

PONTS ET CHAUSSÉES INGÉNIEUR EN CHEF PROVINCE D'ALGER

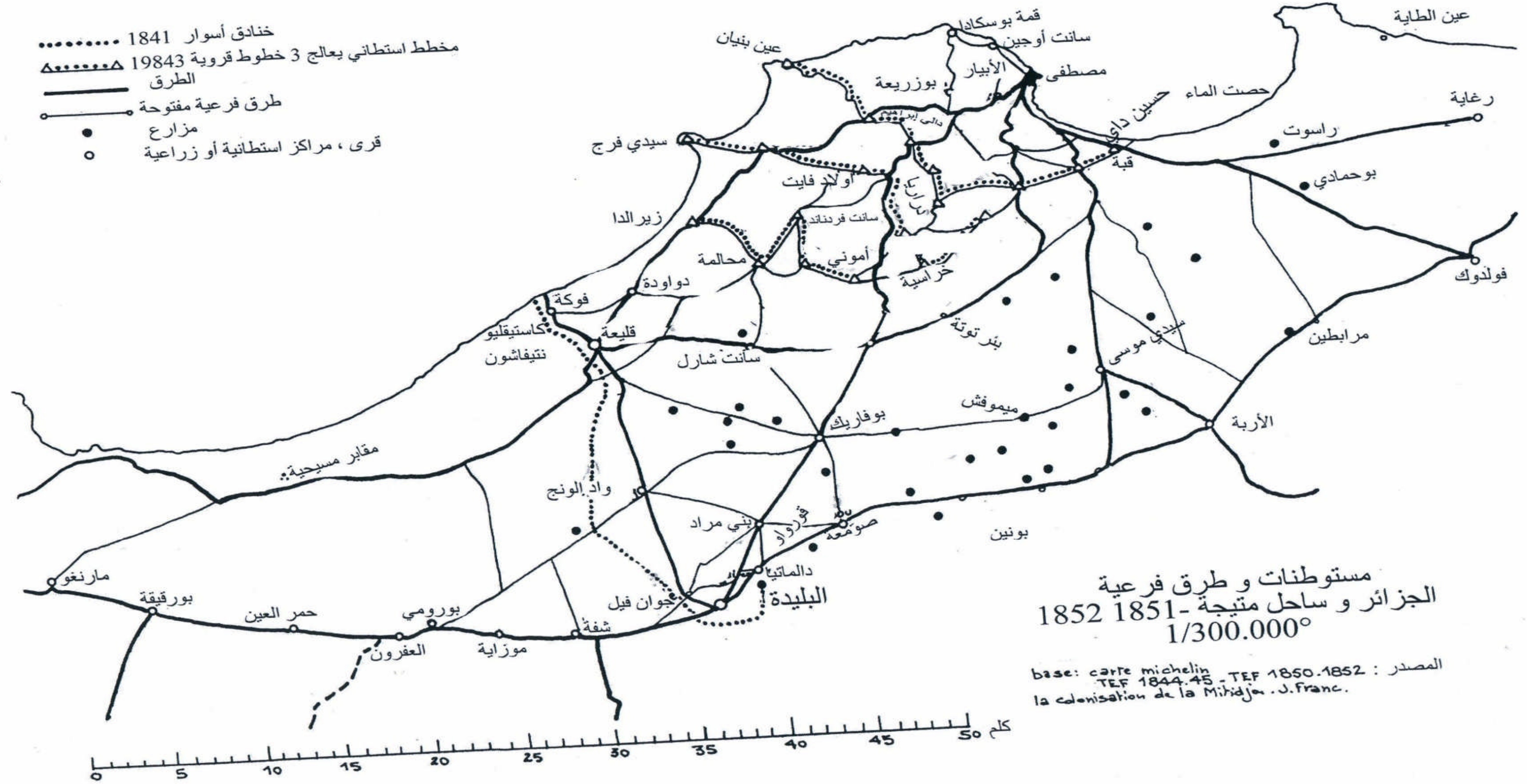
Source: A.N.O.M , F80/1461 .

تابع للملحق رقم 28



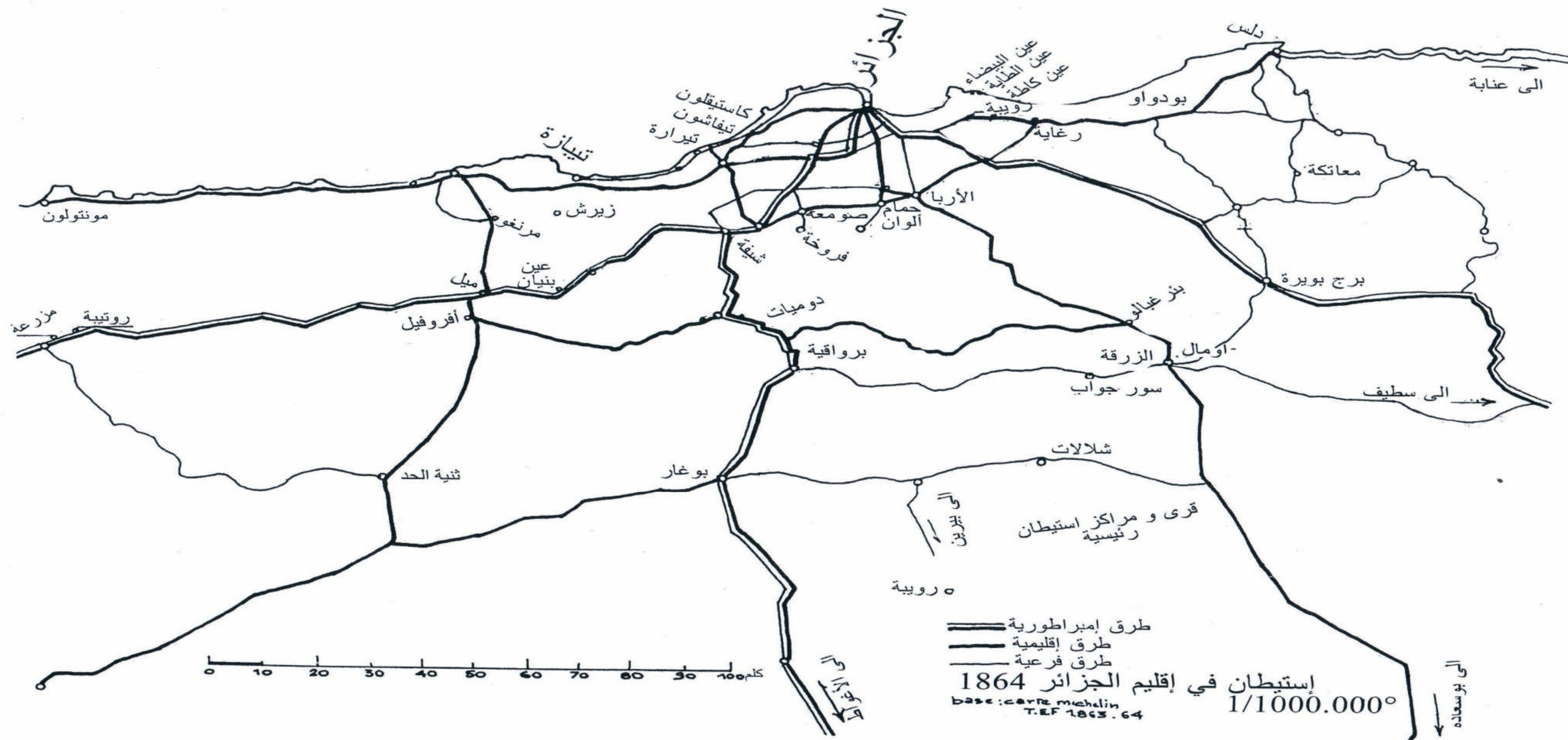
Ip id

الملحق رقم 29 : مستوطنات وطرق فرعية الجزائر وساحل متيجة



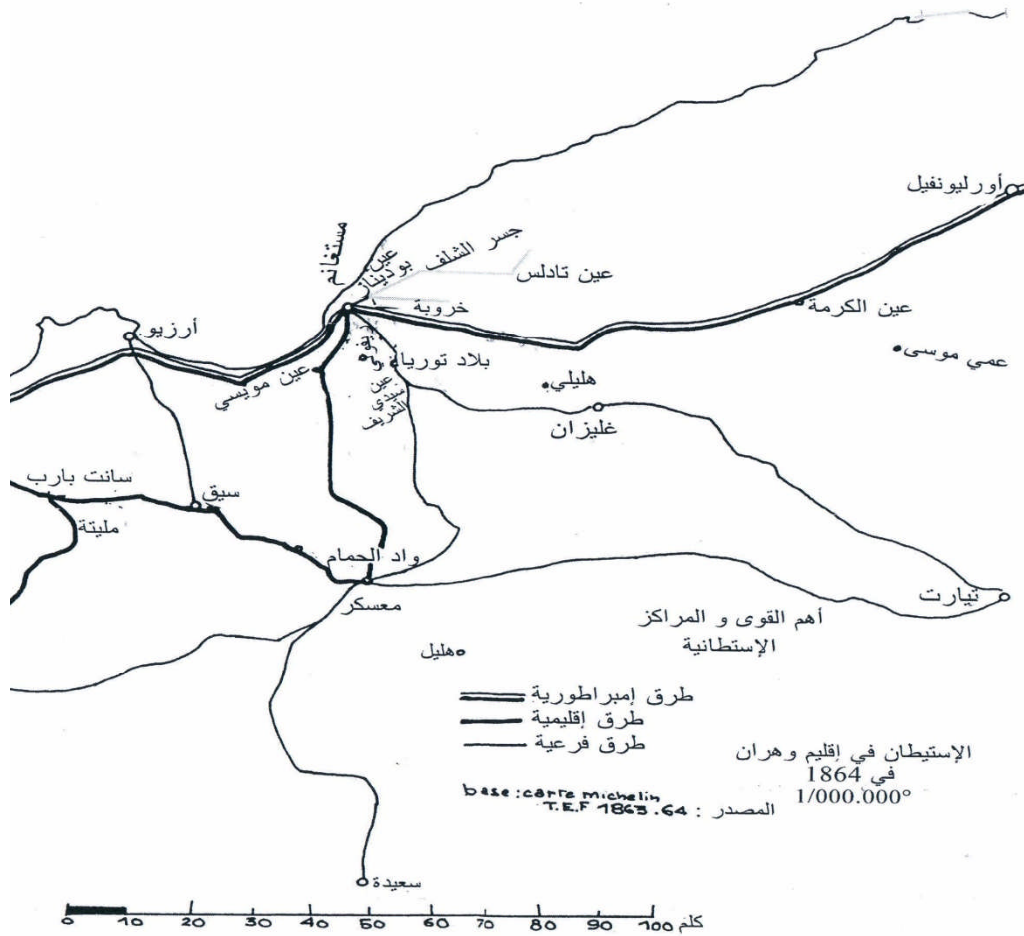
المصدر : T.E.F. 1844-1845 , T.E.F 1850-1851

الملحق رقم 30 : استيطان في إقليم الجزائر 1864



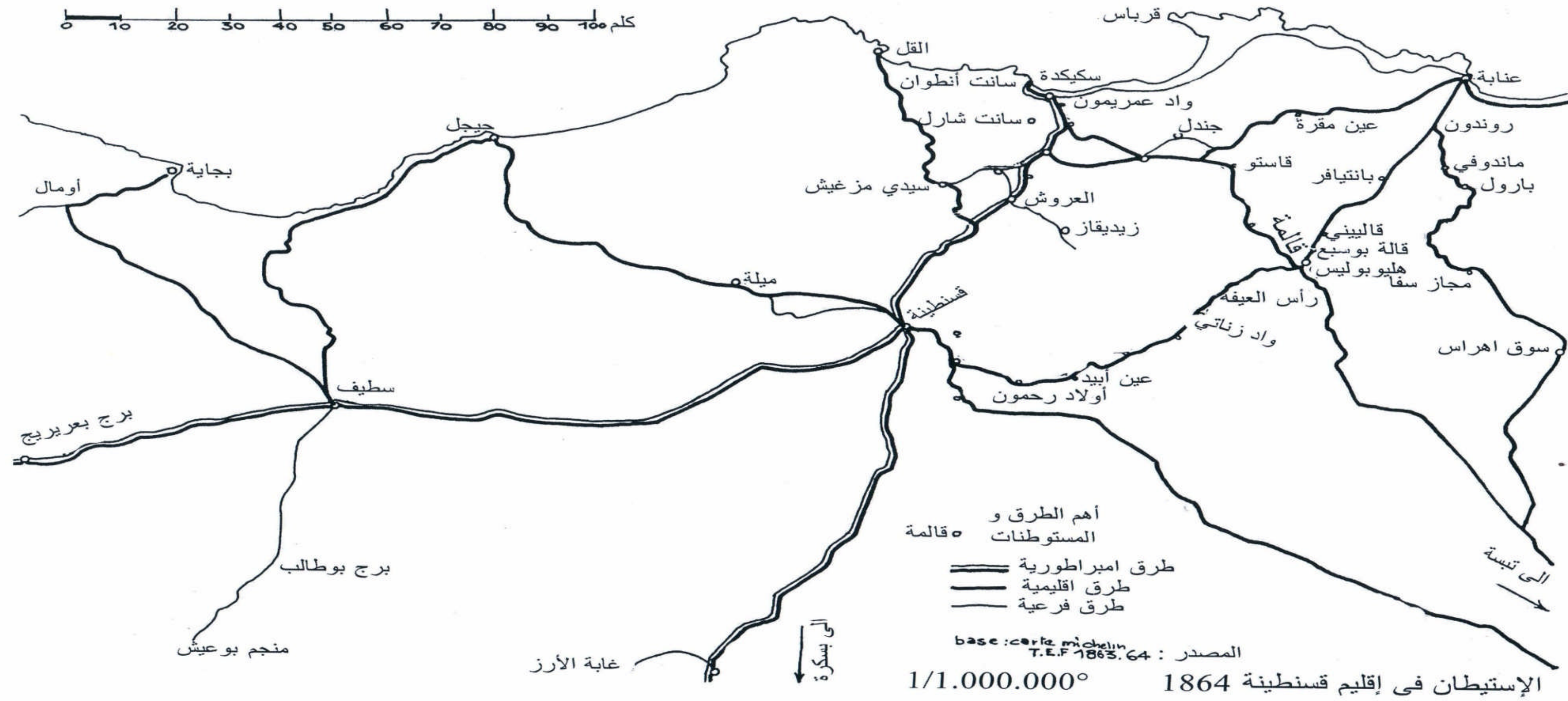
المصدر : T.E.F. 1863-1864

الملحق رقم 31 : الاستيطان في إقليم وهران 1864



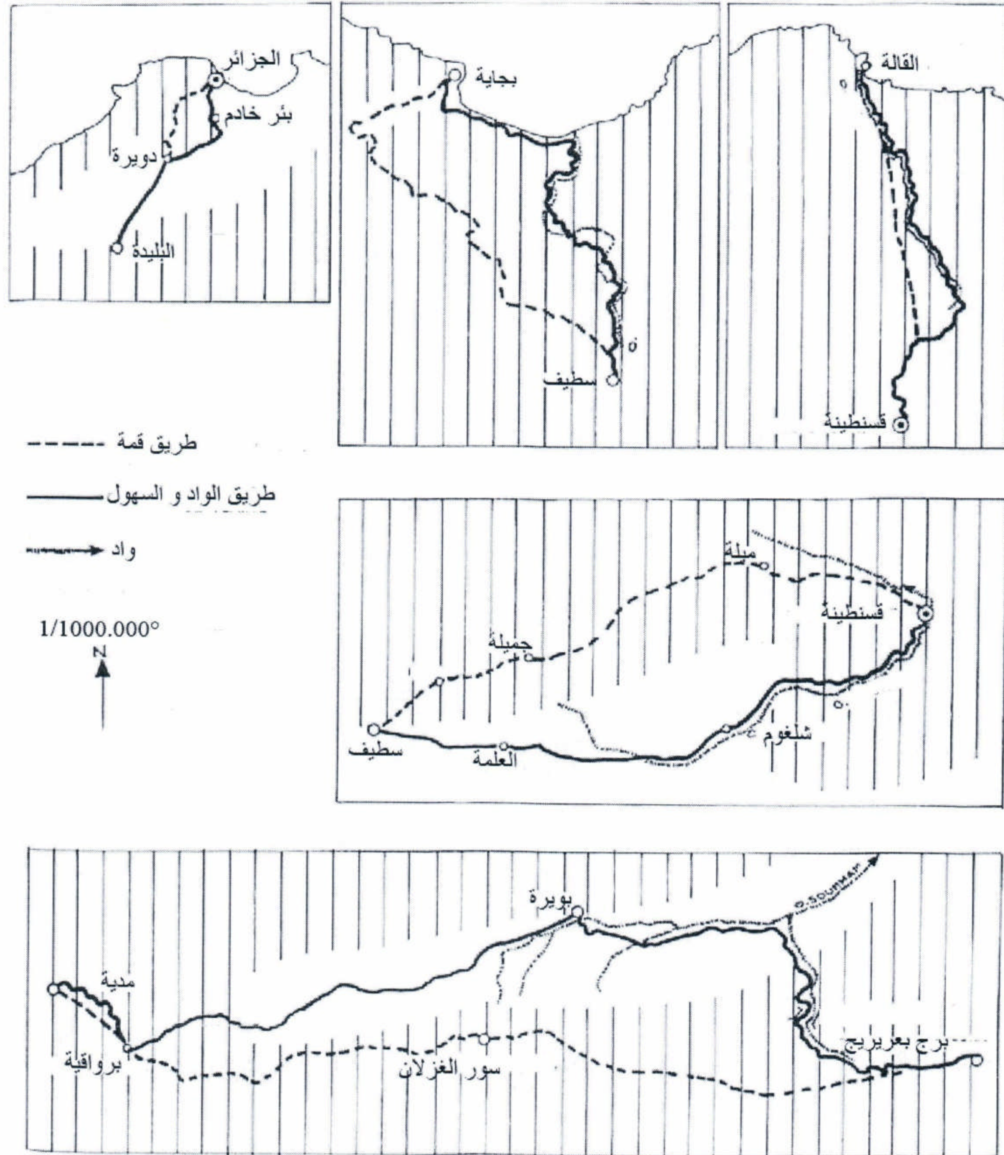
المصدر : T.E.F. 1863-1864

الملحق رقم 32 : الاستيطان في إقليم قسنطينة 1864



المصدر : T.E.F 1863-1864

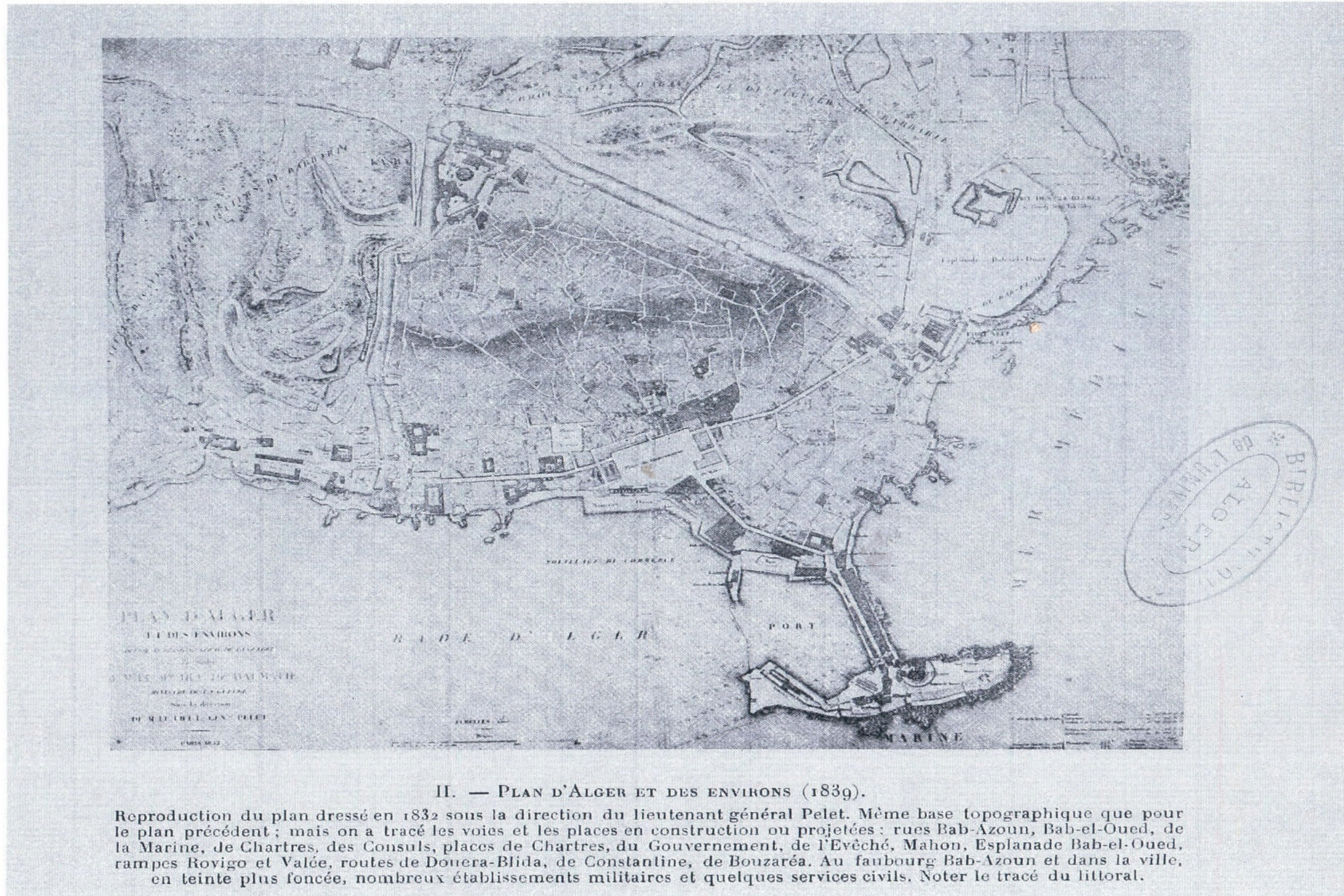
الملحق رقم (33): تكرار وتعويض المخططات الجبلية بمخططات سهلية على طول الأودية



تكرار و تعويض المخططات الجبلية بمخططات سهلية على طول الأودية

المصدر: المخطط من انجاز الطالب اعتمادا على المرجع : مارك كوت ، المرجع السابق .

الملحق رقم 34: مدينة الجزائر وضواحيها 1839

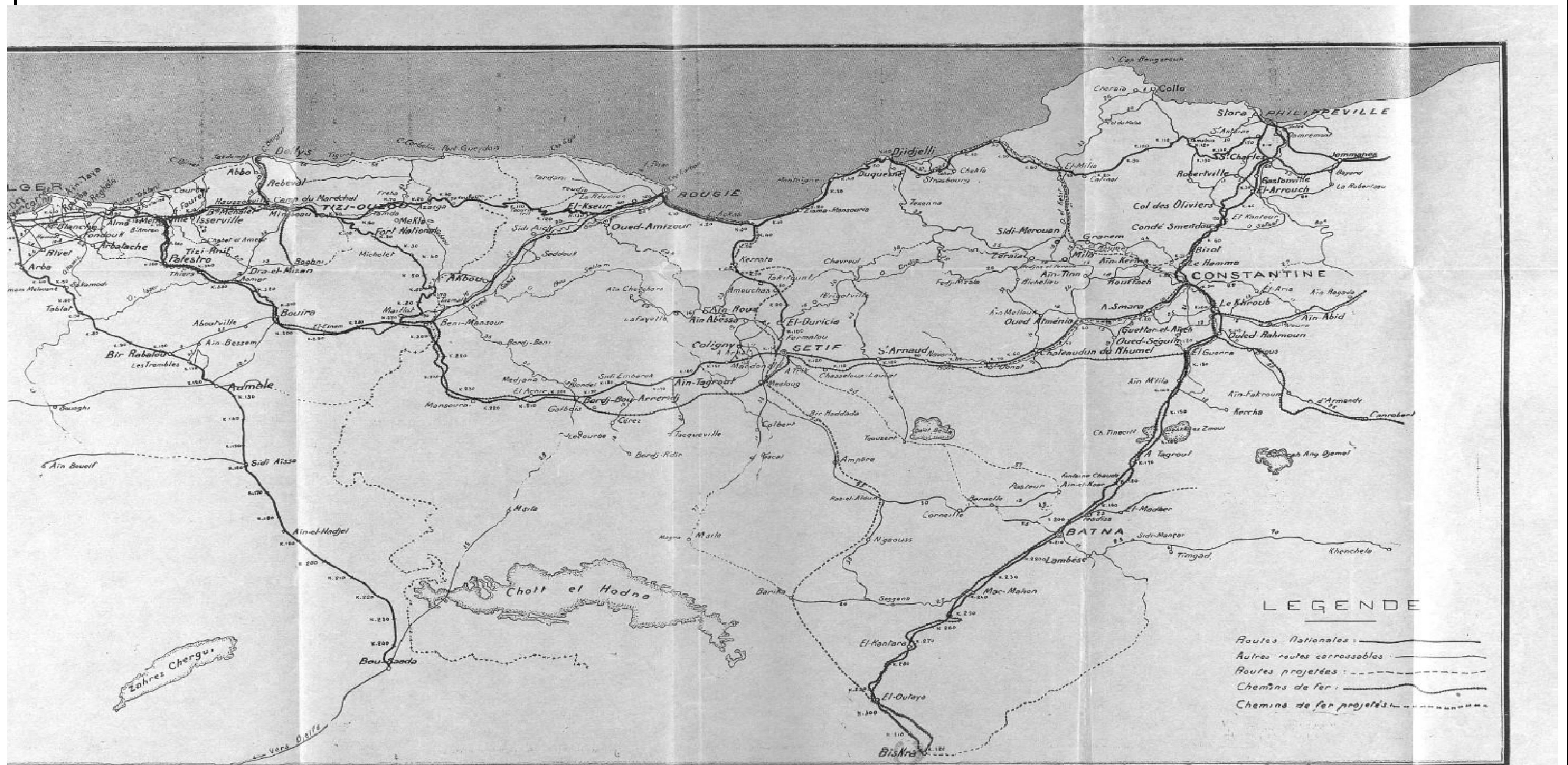


II. — PLAN D'ALGER ET DES ENVIRONS (1839).

Reproduction du plan dressé en 1832 sous la direction du lieutenant général Pelet. Même base topographique que pour le plan précédent ; mais on a tracé les voies et les places en construction ou projetées : rues Bab-Azoun, Bab-el-Oued, de la Marine, de Chartres, des Consuls, places de Chartres, du Gouvernement, de l'Evêché, Mahon, Esplanade Bab-el-Oued, rampes Rovigo et Valée, routes de Douera-Blida, de Constantine, de Bouzaréa. Au faubourg Bab-Azoun et dans la ville, en teinte plus foncée, nombreux établissements militaires et quelques services civils. Noter le tracé du littoral.

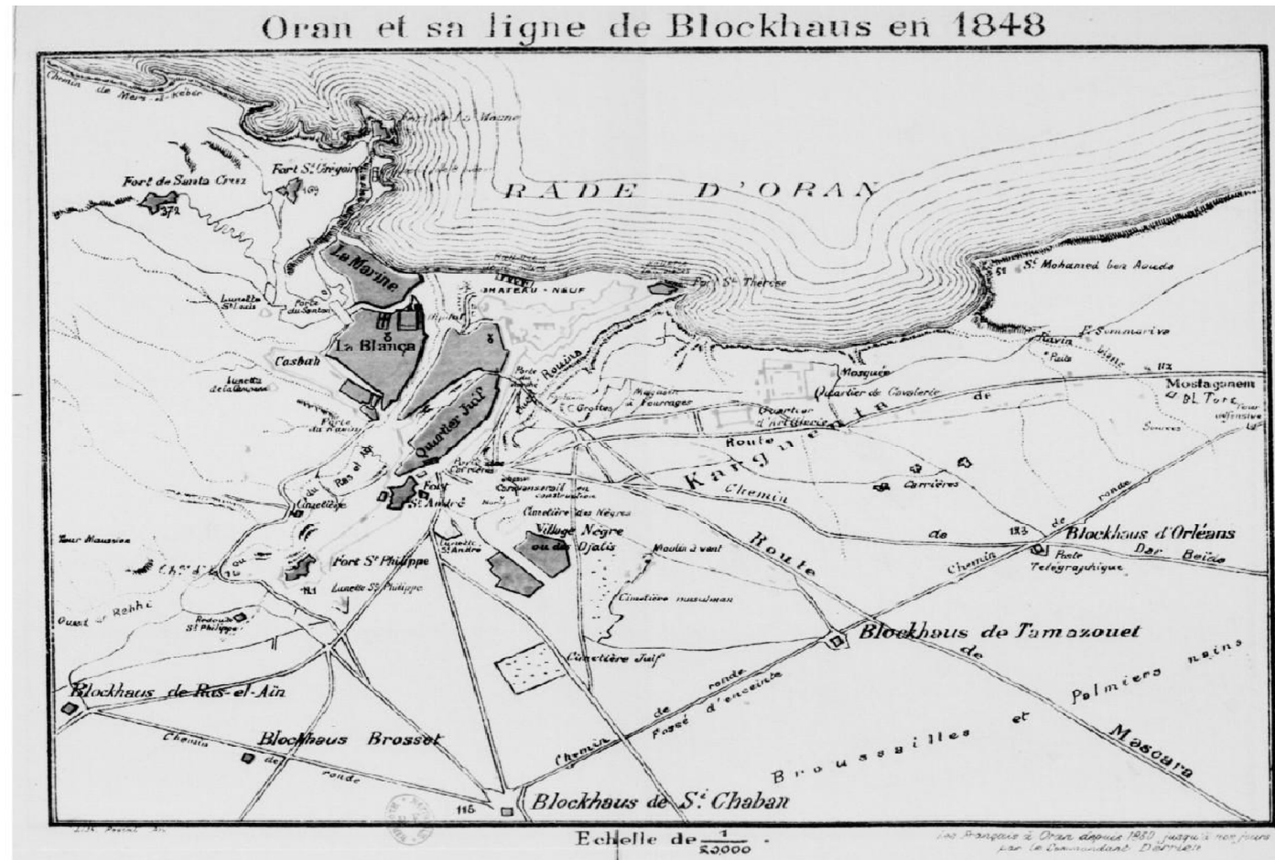
Source :Lespès, René , op cit , p 213.

الملحق رقم 35 :الطرق الرابطة بين بجاية وضواحيها



Source : Bougie et la petite Kabylie ,op cit , p 77.

الملحق رقم 36 : مدينة وهران وضواحيها في 1848 .



Source : Derrien Isidore , op Cit , p 235.

الببليوغرافيا

قائمة المصادر والمراجع باللغة الفرنسية :

1- المصادر الأرشيفية:

أ-الوثائق الأرشيفية

Archives Nationale d'Outre Mer Aix- Provence.

Fonds Ministériels

Série « F 80 » : Service du ministère de la guerre et du e ministère de l'Intérieur ayant en charge l'Algérie

1- F80-756, chambre de commerce d'Alger , lettre au gouvernement général, 05mai 1853,
2- F80/ 1170 , Rapport semestriel sur la situation des centres et fermes isolés des territories militaries de la subdivision
3- F80, 1447 à 1452 , Ponts et Chaussées , organisation , personnel
4- F 80, 1457, Travaux publics, généralités, budgets (1834-1857).
5- F/80/1461 , Carton n° 1 , Travaux publics , Routes et ponts , *Alger* (1834/1858) .
6- F 80, 1467a 1482, routes et ponts, Alger.oran ,Constantine
7- F80/1752: Rapport sur les travaux exécutés dans les possessions françaises du Nord de l'Afrique depuis l'organisation des Ponts-et-Chaussées.
8- F – 80 -1753 A, 1860 Note sur les travaux civils de l'Armée d'Afrique
9- F80 -1761 ,Gouverneur Générales au Ministre de l' intérieur 12 Fev , 1873.
10- F 80-1810 , Rapport du Gouverneur Générale , Tirman , 19 JUILLET 1888
Série « F 81 » Ministère d'état chargé des affaires Algériennes
11- F81, 2148-2149 / Transports, travaux publics, habitat, urbanisme .
Série « F12 » : Ministère du Commerce et Industrie
12- F12-6920 à 6922 , . Régime douanier des Colonies. 1845-1914 .(convention commerciales avec les Touargs 26Nov 1862)
Série « F 14 » Ministère du Travaux publics .
13- F 14-12415, extrait d' un rapport sur le projet de budget de l'Algérie, exercice 1895,.
14- F 14 -8565 , dépense d'établissement des chemins de fer Algériens au 31-12-1888.
15- F 14-756 Chembre de commerce d'Alger au gouverneur général , 5 May 1853

Fondes du Gouvernement général de l'Algérie

Série : « E » : Correspondances politique générale.
16- G.G. A ; 1 E 134 , lettre du général Valée au ministre de la guerre , 4 janvies 1838

17- G.G. A ; 1 E 124 -25 , Rapport sur l'établissement de l'Armée d'Afrique prés de Stora par le colonel Vaillant , directeur des fortifications d'Algérie 10 octobre 1838
18- G.G. A ; I E 134-4 , lettre du général valée (Gouverneur général) au général Soult , 20 mai 1838.
Série « L » Colonisation (1832/1942)
19- GGA. 1 L - Centres, villes et villages (1832/1906) , Carton -158-169.24/02/1857
20- GGA. 1 L - Centres, villes et villages (1832/1906) , Carton 158-169 .03/11/1856
Série « J » Bureaux arabes l' Oranie (1838/1922).
Cercle de Tiaret ; GGA 25 j.
21- G.G.A 25 J /9 : Cercle de Saida, Rapport trimestriels (1856-1892)
Cercle de Tiaret , GGA 26 j
22- G.G.A 26 J /8 , cercle de Tiaret Rapport trimestriels (1851-1893) .
Série «H » , Affaires Indigènes (1830-1960)
23- GGA , 22 H/26 – Pénétrations militaire et pénétration Saharienne (1842/1960) ,commerce avac le soudan .

Fonds Territoriaux

Série M - Colonisation (1843/1956) .
Algérie Préfecture D'Oran (1831/1962)
24- AGG , M orléansville – route Miliana-orléansville-Mostaganem , 1856
25- AGG ,M 9 Bel Hacel , Prefet au Gouverneur Général , 6 Jan 1888
Préfecture D'Alger (1847/1962)
26- Archives départementales d'Alger , Affreville , Note du maire , 10 Mars 1893 .

Compagnie Paris- Lyon – Méditerranée AQ77

27- AQ77 134/136, PLM : Conseil d'administration 28 Avril 1864, Archives des compagnie des chemins de fer Algeriens 1860-1863.

28- G.G.A, 6 N1 , Avant projet d'ensemble des routes d'Algérie présentés par la Commission des routes et pontes le Mars 1847 du province de Oran et Constantine.
29- G.G.A 15N30 Notice sur les Routes et Ports de L'Algérie, Alger Mustapha, giralt, imprimeur, photograveur, 1900
30- G.G.A 15N30, Notice sur les routes et chemins , les ports et l'éclairage des cotes , le fonctionnement des services maritimes , l'hydraulique agricole , les associations syndicales , le développement de l'industrie minérale en Algérie imprimerie algérienne , Alger , 1906.
31- G.G.A. 15N.30 ,Réseau routier de l'Afrique Romaine .
32- G.G.A 15N 38 , Rapport de l'ingénieur en Chef de la ligne l'Alger à Laghoute , 29 october 1908.

ب- المصادر المطبوعة

1- Ministère de la Guerre, Tableau de la situation des établissements français dans Algérie en 1838, 1840 ,(1843-1844), (1844-1845) ,(1845-1846), (1846-1847-1848-1849) , (1852-1854), (1854-1855) ,(1863-1864) (1865-1866).
2- Gouvernement général de l'Algérie , Statistique Générale de l'Algérie années 1882-1884 , imprimerie de l'Association ouveière , Fontana et c^{ie} , Alger
3- Gouvernement général de l'Algérie , statistique générale de l'Algérie 1888, 1889,1890, Alger, 1891.
4- Gouvernement général de l'Algérie , Conseil général du département d'Alger – compte-rendu des travaux. 17 décembre 1858.
5- Gouvernement général de l'Algérie , conseil supérieur de gouvernement (procés – verbaux des délibérations session de 1869) , imprimerie typographique et lithographique, Alger, 1869
6- Gouvernement général de l'Algérie , Conseil supérieur de gouvernement procés- verbaux des délibérations puis exposé de la situation générale de l ′Algérie , 1885 , imprimerie administrative Gojoss, Alger , 1885,
7- Gouvernement général de l'Algérie , Conseil supérieur de gouvernement, Procès-verbaux des délibérations et exposé de la situation générale de l'Algérie, Session de décembre 1899. Mustapha, Giralt, imprimeur du gouvernement générale, 1899.
8- Gouvernement général de l'Algérie , le commerce et l'industrie de l'Algérie, imp, Orientale et F. Fontana, 1922.
9- Gouvernement général de l'Algérie , Direction de l'agriculture, du commerce et de la colonisation. La Colonisation en Algérie, 1830-1921 ,imp Administrative émile , pfister , 1922.
10- Gouvernement général de l'Algérie , Les territoires du sud l'Algérie, compte rendu de l'œuvre accomplie de 1947 à 1952,imp officielle , Alger 1952.
11- Gouvernement général de l'Algérie ,Les territoires du sud l'Algérie programme d'action économique pour une période de dix années à partir de 1930, imp.algérienne,alger 1930 .
12- Gouvernement général de L'Algérie : Enquête sur le commerce et la navigation de l'Algérie , typographie Bastide , Alger , 1863
13- , Délégation financières Algériennes, session de novembre 1899, imprimerie et papeterie Calmiche, Alger, 1899.
14- Gouvernement général de l'Algérie , le bone guelma-l'ouenza janvier 1913 imp administrative victor heintz -41 rue Magador Alger.
15- , Notice sur la propriété foncière en Algérie ,par Laynaud M Alger , Mustapha , Giralt , 1900 ,
16- Gouvernement général de l'Algérie ; Mission de Ghadamès (septembre, octobre, novembre et décembre 1862.) Rapports officiels et documents à l'appui, publiés avec l'autorisation de Son Excellence. M. le maréchal, duc de Malakoff. Typographie Duclaux , , Alger , 1863.

17- Conseil Supérieur de Gouvernement : Exposé de la situation de l'Algérie par M. le Gouverneur Général , a l'ouverture de la session 12 Janvier 1875 , imp de la ville Juillet Saint- Lager , Algérie , 1875.
18- Conseil supérieur de Gouvernement Alger : Procès-verbaux des délibérations de session d' novembre 1876 , imprimerie, Duclaux , Alger , 1876.
19- Conseil supérieur de Gouvernement Alger : Procés – Verbaux de session d'avril 1873, imprimerie des télégraphes algériens et de la ville, Alger, 1873.
20- Conseil général de la Département d'Oran, session d'octobre 1873 - procès-verbaux des délibération - , imprimerie , A Dupont , rue de la préfecture , Oran , 1873.
21- Conseil général de la province d'Oran : rapports de M . le Préfet et Procés –verbaux des séances , session de 1859 , typographie et lithographie Adolphe perrier , Oran , 1859.
22- Conseil général du département d'Oran : Rapport du préfet du procès, Verbaux des délibérations, session d'octobre 1875, typographie et lithographie AD, Perrier Oran, 1875
23- Conseil général du département d'Oran : Rapport du préfet du procés, Vérbaux des délibérations, session d'octobre 1877, typographie et lithographie AD, perrier Oran, 1877.
24- Conseil général du département de Constantine , Hauet, Alfred , Rapport sur les voies de communication départementales et l'organisation d'un service d'agents-voyers , session d'avril 1873 , Typographie B. Feuille , Philppeville , 1873.
25- Conseil général de la province Constantine, Procès –verbaux du délibération , session de 1858 , typographie et lithographie du Veuve F . Guende imprimeur de la préfecture, Constantine 1859.
26- Conseil général de Constantine: brocés – verbal session ordinaire, séance du décembre 1858.
27- Conseil général de Constantine , Rapport de L'Ingénieur en chef de la circonscription de bône au C G C , session ordinaire de 1859 .
28- État actuel de l'Algérie, publié d'après les documents officiels par ordre maréchale Pélissier, imprimerie typographique Bouyer , 1862
29- État actuel de l'Algérie : géographie physique et politique... description... population, moeurs et coutumes, commerce et industrie, administration, dictionnaire de toutes les localités, par Achille Fillias ,Tissier libraire, Alger, 1862.
30- État actuel de l'Algérie (publié d'après les documents officielles : par ordre de M,le général CHANZY , imprimerie administrative (Gojosso et C^{ie} , ALGER) ,1877
31- Gouvernement général civil de l'Algérie, par Peltereau –Villeneuve (Membre de l'Assemblée nationale.) Assemblée Nationale N ° 2031, Annexe au

procès-verbal de la séance du 24 novembre 1873. Rapport fait au Nom de la commission du Budget (- sur le Budget des dépenses de L'exercice 1874) .
32- Algérie, Exposé de la situation de l'Algérie , par le Gouverneur général Chanzy, Antoine-Eugène-Alfred, (session de 1876) , imprimerie de L'Association ouvriére Aillaud et C^{ie} , Alger , 1876
33- Exposition universelle de Paris en 1878 : Notice sur les travaux publics de l'Algérie, Imprimerie Typographique , lithographique ; J Lavagne , Alger , 1878.
34- G.G. A : exposé de travaux, rapport sur le chemin de fer Algérie-laghouat, 1892.
35- Gouvernement général civil de l'Algérie , État actuel de l'Algérie 1°au décembre 1879, 2°au octobre 1880 (publié d'âpres les documents officielles par ordre de M, Albert Grévy, imprimerie administrative Gojosso et C^{ie}, Alger, 1880.
36- BULLETIN OFFICIEL du Gouvernement général de l'Algérie , Douzième année , 1872 , imprimerie typographique Bouyer , Alger , 1872
37- BULLETIN de la ligue du reboisement de l'Algérie , reconnue établissement d'utilité publique par décret en date du 30 juin 1 886 , N° 114 , 30 Aout 1895 , imprimerie Casabianca, rue du commerces , Alger .
38- Bulltin officiel des actes du gouvernement de l'Algérie , 1830-1858 , ministre de la guerre,Paris
39- France. Ministère de l'intérieur : Bulletin officiel du Ministère de l'intérieur, N° 6 Publication mensuelle , Soc , d'imp – Paul Dupont , Paris .
40- France. Ministère de l'intérieur , BULLETIN officiel du Ministère de l'intérieur, N °4 , Impr. Paul Dupont , 1879 .
41- BULLETIN annoté des lois et décrets(arrêtés , avis du conseil d'état & recueil complet de la législation Français , par M. Bacqua de Labarthe , ,M Ameline de la Briselainne , toms XXXII , année 1879 , imp et Librairie Administratives de Paul Dupont , Paris , 1879.
42- Ministère de l'agriculture , du commerce et des travaux publics : Enquête agricole .Algérie. Alger .Oran .Constantine, imprimerie impériale, Paris, 1870
43- Ministère du Commerce et de l'industrie , Annuaire statistique de la France (1878) , imp Nationale , Paris.
44- Ministère du commerce et de l'industrie (service de la statistique générale de France) : Annuaire statistique de la France, Dixième Année 1887, imprimerie nationale, Paris.
45- Chambre députes session de 1915, Projet de Loi ayant pour objet le classement de routes nationales en Algérie, (Renvoyé à, la Commission des travaux publics, des chemins de fer et des voies de communication) présenté par (Mi Raymond ,M . Malvy et par M. Marcel Sembat) N° 492 , imp Chambre députes , Paris.
46- Chambre des députes , discours Jules Ferry , 28 Juillet 1885
47- Chambre de commerce de Constantine , 1897-1898

48- Chambre de commerce d'Alger. 1874 , Exploration du Sahara central : voyage de Paul Soleillet d'Alger à l'oasis d'In-Çalah , Alger , 1874
49- Comice Agricole de l'Arrondissement de Bougie, Bougie, monographie, productions, commerce et industrie, climatologie, minéralogie , Bougie imp F , Biziou , 1900
50- France. Sénat (1875-1942) N°453 : Impressions-_ projets_ propositions_ rapports, Sénat session 1885 (Annexe au procès – Verbal de la séance du 31 Juillet 1885.
51- Un Officier de l'Armée D'Afrique, Colonisation de L'Algérie, la Librairie Sociétaire Paris, 1847.
52- La République Française: Journal Officiel de Année 1891, Chambre des Députés – Débat, Séance du 26 février 1891.
53- Algeria: Moniteur algerién. Journal officiel de la colonie., N ° 738 , Quinzième année , 20 février 1846.
54- Emile Pereire, projet de loi sur l'Algérie, dans le journal Nationl, 25 Aout 1833 .
55- De Bonnel : rapport a l'empereur sur la colonisation de l'Algérie au point de vue pratique, Poitiers , imprimerie de Henri Oudin ,1856 .
A. Beudon : Rapport sur l'organisation d'un service de voirie départementale présenté par A. Beudon à la commission spécialement chargée de l'étude de cette question par le conseil général du département d'Alger, imp de l'Algérie Française , Alger , 1873.
56- Extrait du rapport. le maréchalTaillant, Projet de formation d'une compagnie de colonisation en Algérie Province de Constantine. Extrait du rapport de maréchalTaillant, ministre de la guerre, présenté à l'empereur le 3 mai 1854 , sur la situation de l'Algérie en 1853) , imp de G silbermann , Strasbourg, 1854.
57- Anonime , rapport fait au Nom du comité de colonisation a la Société Algèrienne de Paris , Question Algériene – Première partie , de la colonisation question des travailleurs Solution par l'Algérie , au Bureau de la société Algérienne , Paris , 1848.
58- Syndicat d'initiative de Bougie ,Bougie et la petite Kabylie, livret-guide illustré publié et distribué par le Syndicat … , 1914
59- Région d'Oran :.préfecture d'Oran (recueil officel des actes adminstatifs , imp Ad Perrier , Oran 1872- 1873.
60- Recueil des actes du Gouvernement de l'Algérie: 1830-1854 , imprimerie du gouvernement , Alger , 1856

2- الكتب باللغة الفرنسية

1- Abel Renard: Histoire de l'Algérie, Librairie de l' Hachette et C[ie,], Paris , 1910.
2- Anonime Alger, Oran, Constantine (15-26 avril 1903). Typographie Adolphe Jourdan, , Alger, 1903.
3- Anonime ,Algérie. Immigrants et indigènes , Challamel , Paris 1863.

4- Anonime , Rhat et Bilma: Un demi – siècle de conquêt pacifique, imprimerie A.l Guillot et A. Julien, Paris, 1887.
5- Anonim : De la fausse Direction donnée aux affaires d'Alger par le système d'expéditions Librairie, au Palais –Royal, Janvier , 1836.
6- Andrieu H. : Petite Histoire de l'Algérie, imp, A, Legendre éditeur, Miliana, 1894.
7- Agéron CH. R **:** Les Musulmans Algériens et la France (1871-1919) volumes 1, P U F, Paris, 1968 .
8- Agéron CH. R : l'histoire de l'Algérie contenporaire (1830-1870), 4 eme édition, Presses Universitaires de Franc, Paris, 1979 .
9- Ardouin du maze M: Études algériennes. L'Algérie politique et économique. A travers la province d'Oran Lettres sur l'insurrection dans le Sud Oranais , , Librairie guillaumin et Cie , Paris ,1882 .
10- Arséne Beteuil : L'Algérie Française (Histoire, Moeurs , Coutumes ,Industrie , Agriculture) T1, Dentu, Libraire –Éditeur , Paris ,1856.
11- Augustin Bernard: L'Algérie, librairie Félix Alcan, paris, 1929.
12- Azan Paul: L'émir Abd el Kader, 1808-1883 du fanatisme musulman au patroitisme français, Librairie Hachette, Paris, 1929.
13- Azan Paul : les grands Soldats de l'Algérie, publications du comité national Métropolitain du centenaire de l'Agérie , 1930.
14- BALDACCI (Aimé - Toussaint), "L'Algérie et la question de l'Ouenza", imprimerie officielle, Alger, 1947 .
15- Baroli, Marc: la vie quotidienne des français en Algérie ,1830-1914, hachaitte, Paris, 1967.
16- Baudicour: Louis La colonisation de L Algérie ces éléments, Challamel Ainé, Librair-éditerur, Paris, 1856.
17- Baudicour Louis , Histoire de la colonisation de l'Algérie , challament – ainé libraire –éditeur 1860
18- Beaulieu -Paul Leroy: L'Algérie et la Tunisie, Librairie guillaumin et Cie , Paris , 1887 .
19- Behaghel Arthur-Alexandre: L'Algérie histoire,(géographie, climatologie, agriculture, forets, zoologie, richesses minérales, commerce et indigènes, population, armée, marine, administration) , imprimerie A , Molot l'Algérie, 1865.
20- Bequet M .: L'Agérie en 1848 Tableau géographique et statistque , librairie de l' Hachette et Cie , Paris , 1848.
21- Berard , Victoe, Indicateur général de l'Algérie, renfermant la description géographique, statistique et historique de chacune des localités des trois provinces, Bastide , Libraire , Alger , 1858.
22- Bernard A.et Lacroix –la pénétration Saharienne –Gouvernement Général de la France – Alger . 1906.
23- Bertrand Louis ;1838-1903 Histoire de Philippeville , imp administrative et commerciale moderne , Philippeville , 1903.

24- Bertaux J-C ; Les pistes secondaires du sahara central, routes algérienne ,in bulletin manuel, numero spécial sur le fonds d'aménagement des chemins départementaux en
25- Bertevil Arséne : L'Algerie Française, histoire – Meurs-coutumes – industrie – Agriculture , t1 Dentu, libraire – éditeur 1856 , Paris
26- Bernard d'attanoux : Voyage d'exploration chez les Touaregs. Azeider. Lille. 1859.
27- Billiard luis ; les ports et la navigation de l'algérie, la rose parie, 1930.
28- Brosselard Hanri; Les deux missions du colonel Flatters au Pays des Touareg Azedjer et Hoggar , 2 edition , Librairie Furme Jouvet et c^ie éditeurs , Paris 1884 .
29- Bruno(A) et Coquant(R) : le corps des chaussées, CNRS, paris, 1982.
30- Bonnefon (E.-L), Trans-saharien par la maind'œuvre militaire, étude d'un tracé stratégique et commercial , Henri Charles – Lavalzelle Éditeur militaire , Paris , 1900 .
31- Boyer Pierre : l'évolution de l'Algérie médiane 1830-1956 . Adrien-Maisonneuve, Paris, 1960.
32- Bouyac René ; Histoire de Bône, lecéne ,oudin éditeurs , Paris , 1892.
33- Bouche Denise ; Histoire de la colonisation Française , flux et reflux , (1815-1962) , T2 , France , fayard , 1994.
34- Cagnat René (louis Victor) , L'Armée Romaine d'Afrique et l'occupation militaire de l'Afrique sous les empereurs , partie 1,2 , imprimerie nationale : E . Leroux _ 1913.
35- Cagnat (R): L'Armée Romaine de la Afrique sous les empereurs, imprimerie nationale, Paris 1892.
36- Carthy Mac, Géographie physique, économique et politique de l'Algérie , Dubos Frères, imprimeurs-Libraires éditeurs ,Alger, 1858.
37- Carette (Ernest) ., Étude des routes suivies par les Arabes dans la partie méridionale de l'Algérie et de la régence de Tunis , , Imprimerie royale , 1844
38- Carette (Ernest): Recherches sur la géographie et le commerce de l'Algérie méridionale, Paris, 1840.
39- Carette (E) , du commece de l'Algérie avec l'Afrique central et les états Barbaresques Réponse à la note de M. Jules de Lasteyrie, députe, membre de la commission des credits supplementaires, sur le commerce du Soudan, A. Guyot , . Paris ,1844
40- .Carette (MM) et Warnier : Description et Division De L'Algérie, Libraire De Le. Hachette Et C^ie, Paris, 1847.
41- Cappot(Jean-Gabriel): L'Algérie Française, Henri Plon, imprimeur – éditeur, Paris, 1856.
42- Charrier : l'Alfa des Hauts Plateaux de l'Algerie , 2 ^eme éd , Bouyer , Alger , 1873.
43- Celier Charles ; Industrialisation de l'Afrique du nord, Librairie Armand Colin, Paris, 1952.

44- Claude Martin; Histoire de l’Algérie française 1830-1962 , Editions des Fils Aymon , Paris 1963 .
45- Colomb Jean François: Exploration des ksour et du Sahara de la province d’Oran (Alger-1858.
46- Coinze D’altroff , Introduction à un plan général d'administration civile et de colonisation agricole en Algérie , Depot Général chez J.Frey imprimeur , Paris , 1847.
47- Contejean Charles ; le mer de l’Alfa, Nots de Voyage , s.n. d , 1886 .
48- Courau Jean . ; Les Chemins de fer de l'Algérie-Tunisie : leur état actuel, leur histoire et leur avenir , 1 vol , J. Michelet, Paris , 1891.
49- Cortès Léon : Monographie de la commune de Médéa , imp Algérienne , Alger , 1909 .
50- Cosentino (Marquis de , L'Algérie en 1865. Coup d'œil d'un colonisateur, Paul Dupont , éditeur du Bulletin officiel , Paris , 1865
51- Damas Eugène : la Sahara Algérien ,Etudes Géographique et Histroique sur la Région au Sud des Etablissement Français , Paris , 1845.
52- Dalles Edouard ; Alger , Bou-farik , Blidah , et leur environs , 2 édition , librairie Adolphe Jourdan , Alger , 1888 .
53- Dalfraissy ; colonisation de l’Algerie par le système du général Bugeaud , Association Ouvriere, Victor Aillaud, Alger ,1871.
54- Demontes Jean : L'Algérie, La vie technique, industrielle, agricole et coloniale, numéro spécial hors série, septembre 1922.
55- De Montessus De Ballore Henry ; Alfa et Papier d’Alfa avec Planches Photomicrographique , H.Dunod et E. Piant , éditeurs , Paris , 1909
56- Dervin G(Abbé). : L'Algérie son agriculture, son commerce, son industrie, sa colonisation, son avenir , épernay , imp du courrier du nord –est , 1902.
57- Desmichels, Louis Alexis ; Oran sous le commandement du Général Desmichal, A la Libbraire Militaire D’anselin, Paris.
58- Desjobert, Amédée , L'Algérie en 1846 Guillaumin libraire – éditeur , Paris , 1846.
59- Dessoliers Félix, l'Algérie libre étude économique sur l'Algérie, imprimerie administrative Gojosso, Alger, 1895.
60- Djebari M .; Les Survivants de la Mission Flatters , Imprimerie Brigol , Tunis , 1895.
61- D' ideville Henry: Le maréchal Bugeaud d'après sa correspondance intime et des documents inédits. 1784-1849, tome troisième, Librairie de firmin- Didot et C[ie], Paris, 1882.
62- Derrécagaix, Victor-Bernard ; Exploration du Sahara : les deux missions du Lieutenant-colonel Flatters , Sociéte Géographie , Paris ,1882.
63- M .de Marcilly , Notice sur les vestiges de l’occupation Romaine dans le cercle de Philippeville) , Annuaire de la société archoéologique de la province de Constantine , année 1855 , F. Guende , Libraire , Constantine
64- Duval Gules, l’Algerie et les colonies Françaises, Librairie

65- Guillaumin et C[ie], Paris , 1877 ,
66- Dieuzaide, Victor-Amédée : Histoire de l'Algérie de 1830- 1878 , imp de l'Association ouvrière Heintz , chazeau et c[ie] , oran , 1880.
67- Duval, Jules : L'Algérie, tableau historique, descriptif et statistique. 1[ère] éd, Librairie de l' Hachette et C[ie,] Paris, 1859.
68- Duvernois Clément: L'Algérie ce quelle est-ce quelle doit être – essai économique et politique, imprimerie dubos frére, Alger, 1858.
69- E .Jossef ; travers nos colonies , [2eme] édition , Librairie Armand Colin , Paris , 1901.
70- Edmé François, Jomard, Remarques et recherches géographiques sur le voyage de Caillié dans l'Afrique centrale, Imprimerie Royale, Paris, 1830
71- Enfantin ; Colonisation de l'Algérie , P, Bertrand , Libraire , Paris , 1843.
72- Emmanuel. J,, Guy de Maupassant sur les chemins d'Algérie, MAGELLAN & Cie, Paris 2003.
73- Espitallier Lieut.-colonel , Mise au point de la question de l'Ouenza. La Défense nationale et Bizerte ,1910 .
74- Esterhazy walsin : Domination turque dans l'ancienne régence d'Alger , librairie de charles Gosselin , Paris, 1840 .
75- Fabar , Paul – Dieudonné ; Camps agricoles de L'Algérie , ou colonisation civile par l'émploi de l'Armée , J. Corréard , éditeur D'ouvrages Militaires ; Paris ; 1847..
76- Fillias, Achille ; Histoire de la conquête et de la colonisation de l'Algérie (1830-1860),Arnauld de Vresse Libraire – éditeur , 1860 .
77- Féraud Charles , Histoire des villes de la Provence de Constantine , A, Jourdan Libraire éditeur , Alger , 1875.
78- Féraud Laurent-Charles, Histoire de Bougie , Edition Bouchene, 2001
79- Ferrand Henri : la route des Alpes Françaises , éditions j.Rey Grenoble , 1925 .
80- Franque (M.A), Lois de l'Algérie année 1844 Recueil plus complet que l'édition officielle comprenant les ordonnances royales , Arrêtes ministériels et Arrtes du gouverneur générale et du directeur d'interirur, Dubos Frères Marest éditeur , Alger 1848 .
81- Foucher Victor: bureau Arabes en Algérie, librairie international de l'agriculture et de la colonization,paris,1858.
82- Franc, J. : Histoire de la colonisation de l'Algérie,les sources d'archives ; pfeiffert et Assaut ; 1928.
83- Fourmestraux , Eug.; les Idées Napoléoniennes en Algérie, Challamel ainé, libraire –éditeur, Paris, 1866
84- Fourmestraux, E.. : Les Budgets de l'Algérie et de la Tunisie (1883), imp et Librairie Administratives Paul Dupont, 1882
85- Gilbert Charles Picard , La civilisation Romaine, Plon , Paris 1959

86- Girault Arthur: Principes de colonisation et de législation coloniale, Tome 2, seconde édition, Librairie de la société du Recueil Général des Lois et des Arrêts, Paris, 1904.
87- Gsell (Stephane): Histoire Ancienne de l'Afrique du Nord, T 01, librairie et Hachette et c[ie] , Paris 1913.
88- Gustave Max. Thomas : Question africaine, E .Dentu, libraire éditeur, Paris, 1865.
89- Hamel Louis, les chemins de fer Algérirns - étude historique sur la constitution du réseau - le classement de 1857, Adolphe Jourdan libraire éditeur , Alger , 1885,
90- HARMAND (L): L'occident Romaine, Guayule, Espgne, Afrique du nord, S.Ed. ,S.D.
91- Haut Alfred ; Rapport sur les Voies de Communication départementales et l'Organisation d'un service d'agents-Voyers, Philippeville Typographie B. Feuille, 1873.
92- Isnard H : La vigne en Algérie. Étude géographique. Thèse Lettres. Gap, Ophrys, 2 Vol, Paris 1951
93- Isidore Derrien, ; Les français à Oran, depuis 1830 jusqu'à nos jours , imp J , Nicot , Aix , 1886.
94- Julien(Charles André): Histoire de l'Algérie contemporaine, La conquête et les débuts de la colonisation (1827-1871), Presses universitaires de France, 1964
95- Jonard Am ; Notice Historique sur la vie et les voyage de René Caillié , B .S.G , de Paris 2 [éme] série , tome 10 , 1838.
96- Kaddache M , Sari Djilali ; l'Algérie dans l'Histoire , O.P.U.E.N.L , Alger , 1989 .
97- Quétin , Guide en Orient itinéraire Scientifique Artistique et pittoresque , L . Maison , éditeur , 1846.
98- Lacanaud, E, L'Algérie au point de vue de l'économie sociale, Giralt, imp photogravure, Alger, Mustpha, 1900.
99- Lacoste (Yves), Noushi André , L'Algérie, passé et présent. Le cadre et les étapes de la Constitution de l'Algérie actuelle , Editions Sociales, 1960 , Paris
100- Lahache J.E. , les industries chimiques en Algérie ,Giralt , imprimeur – photograveur , Alger mustapha , 1900 .
101- Lamoricière et Bedeau ; projets de colonisation pour les provinces d'oran et de constantine, imp Royale, Paris, 1848.
102- Laplaiche Alexandre ; Algérie et Tunisie esquisse géographique , imp Librairie et papeterie Henri Charles – Lavauzelle Libraire-Éditeur , 1885.
103- Lapene (ed), aperçu historique et topographique sur l'état d'Alger, deuxième édition, -Paris,1830.
104- Larcher Émile : Traité élémentaire de législation algérienne. T1, Adolphe. Jourdan, Alger, 1903
105- Lecoq, Joseph, Les sociétés indigènes de prévoyance, de secours et de prêts mutuels des communes d'Algérie, Pedone, Editeur, Paris, 1903

106- Lecq , H . l’Agriculture Algérienne ses productions , Alger – Mustapha , 1900 .
107- Léonard Roger ; L’industrialisation de l’Algérie », Imprimerie Officielle, Alger,1954.
108- Leroy , Emile ; une lettre de M , le Maréchal Bugeaud au sujet du rapport de M. Ch . Dupin du 15 février 1850 , sur l’Algérie avec note glose et commentaire , imp Douai , Adam D’Aubers , 1850.
109- Lespès, René , Alger Étude de Géographie et d'Histoire urbaines, Librairie Félix Alcan, Paris.
110- Lespès René, Oran, étude de géographie et d’histoire urbaines , Librairie Félix Alcan , Paris , 1938.
111- Legoy Alfred: De la colonisation civile et militaire de l'Algérie, imprimerie de E.Dépée, Sceaux (seine), sans date.
112- LĖONARD (Roger), L’industrialisation de l’Algérie , Imprimerie Officielle, Alger,1954.
113- Legoyt Alfred : de la colonisation civile et militaire de l’Algérie , imp de E , Dépée , à Sceaux, s d , s p.
114- Maistre Jules: Europe ET le Sahara, Imprimer Manufacture de la Charité, 1907 .
115- Marcel Emerit, Les saint-simoniens en Algérie. Edition les belles letters,Paris,1941.
116- Marmont Paluel: Bugeaud - premier francais d'Algerie , MAISON MAME. 1944.
117- Mauroy, P : Question d'Alger en 1844, Appendice sur le commerce de l'Algérie avec l'Afrique centrale, 3° édition, M, Waille Libraire – éditeur, Aout 1844 .
118- Masselot J ; Ville et rade de Bougie , province de Constantine (Algérie) , imp et librairie F, Biziou , Bougie , 1869.
119- Mercier, E: Constantine aniant la conquête française, in R.S.A.C, T.XIX, 1878.
120- Mercier Ernest; l’Algérie et les questions algérienne ,étude historique et économique , Challamel Ainé éditeur , Paris , 1883.
121- Mercier Ernest : Histoire de l’Afrique septentrionale (berberie) depuis le temps les plus recules jusqu’a la conquête française (1830) ,tome 1, Ernest leroux éditeur , Paris, 1888.
122- Mesnage (J) : Romanization de l’Afrique (Tunisia, Algeria, Maroc), Gabriel Beauchesne,éditeur , Paris , 1913.
123- Moucheront , P : les Douanes en Algérie, Typographie Adolphe Jourdan, Alger, 1907.
124- Narcisse (Faucon), **Le livre d’or de l’Algérie**, t1, Paris, 1889
125- Noix (Gustave Léon): Géographie Militaire Algérie et Tunisie, 2 éme édition, libraire militaire de l. Baudoin et C^{ie}, imprimeurs – éditeurs, 1890.

126- Nouschi(André) , Enquête sur le niveau de vie des populations rurales constantinoises De la conquête jusqu'en 1919 Essai d'histoire économique et sociale , Editions Bouchène , 1961,
127- Nouschi André: Enquête sur le niveau de vie des populations rurales constantinoises de la conquête jusqu'à 1919, Paris, presse universitaire de France, 1961
128- Nouvion (M); situation du département d'Oran au point de vue la colonisation des nouveaux villages et la consituation de la propiete chez les indigénrs , imp Heints , Oran , 1879.
129- Odilon Niel. Géographie de l'Algérie, tome premier , Imp , L,Legendre Libraire , Bone , 1876.
130- Oulebsir-Nabila: Les Usages du patrimoine (Monuments, musées et politique colonial) en Algérie (1830-1930) ,edition de la Maison des sciences de la 'homme, 2004.
131- Patorni, F.. Les Tirailleurs algériens dans le Sahara, récits faits par trois survivants de la mission Flatters , Imprimerie L.Marle , Constantine 1884 ,
132- . Perret, E : Les français en Afrique (récits Algériens 1830-1848) , 7e édition , B , Bloud , Libraire , Paris , 1902.
133- Pélissier E. : Annales Algériennes, t2, Paris, Ancelin et Gaultier laguionie, libraires pour l'art militaire, chez philippe libraire, Alger, 1836.
134- Pellissier, Eugène : Annales Algériennes, Nouv. éd.(rev., corr. et continuée jusqu'à la chute d'Abd-el-Kader , T 3 , Libraire Militaire, Paris, 1854.
135- Rasteil (Maxime); les scandales Algériens , un centre de colonisation en Algérie , imp L . Rombi & Rasteil ; Bone , 1895
136- Renard (Jules): Notion de Géographie De L'Algérie, Ibrairie Paul Perrier, Oran, 1892.
137- Reuss, Louis Jean Max , travers l'Algérie , Librairie générale de vulgarisation , Paris , 1884.
138- Renard Jules ,notions de géographie de l'Algérie, librairie paul perrier,Oran,1892,
139- Rousset Camille: L'Algérie de 1830 A 1840 (les commencements d'une conquête) , T,1 , Libraire Plon , E. PLON. Nourrit et Cie , Imprimeurs-éditeurs , Paris , 1887.
140- Roy, Just-Jean-Étiennem : Histoire de l'Algérie, depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours,. 4 édition, Tours Alfred mame et Fils éditeurs, 1880.
141- Sabatier Camille: Touat, Sahara et Soudan , étude géographique politique, économique et militaire , société d'editons scientifique , Paris , 1891 .
142- Salama (P) : les voies romains de l'Afrique du nord Alger , imprimerie officielle du gouvernement général de l'Algérie ; Alger 1951 .
143- Sainte-Marie, Alain ; la crise de 1900-1902 en Algérie , simple crise agricole , in Cahiers Méditerranée , Nice, 1977.
144- Sautayra (E); Législation de l'Algérie (lois , ordonnances, décrets et arretés) , 2 édition , Maisonneuve et Cie libraires –édition , 1883,

145- Solal , Edouard ; Philippeville et sa région : 1837-1870 , impr. de P. Guiauchain et C[ie] , , Alger ,1954.
146- Saidouni (Nacereddine) : L'Algerois Rural a la fin de l'époque ottomane (1791-1830) , Dar Al-Gharb Al-Islami , Beyrouth , Liban , 2001.
147- Solellel Paul: l'Afrique Occidentale ,Algérie , Mzab , tidikelt , Avignon amprierie de F. seguin Aini, 1877 , Paris
148- Schiffmache, Louis ; les richesses minières de départemenet de Constantine ; Alger ,1910
149- Tessier Octave, Algérie (géographie,histoire, statistique, description des villes, villages et hameaux, organisation des tribus, nomenclature des Khalifaliks et Kaidats), typographie Ve Maruisolive, Marseille, sans date.
150- Trumelet C,: une page de l'histoire de la colonisation algérienne Bou-farikm , (2[eme] édition), adolphe jordan.libraire- éditeur,Alger,1887.
151- Vignon (Louis): La France en Algérie, librairie Hachette et C[ie], Paris , 1893.
152- Vinson Julien , Paul Dive ; Voyage extravagant, mais véridique d'Alger au Cap , Maurice Dreyfous éditeur , Paris.
153- Vivarez(Mario): Le Soudan algérien, projet de voie ferrée trans-çaharienne, Alger-lac Tchad, Librairie Léopold cerf, Paris, 1890.
154- Vuillot, Paul : L'exploration du Sahara :étude historique et géographique., Augustin Challamel éditeur , Paris , 1895,
155- Wahl Maurice et Moliner Violle: Géographie élémentaire de l'Algérie, librairie classique Adolphe Jourdan, Alger, 1878
156- Wahl Maurice: l'Algérie, 4 édition, mise à jour par Augustine Bernard, Felix Alcan, paris, 1903.
157- Warnier.(A) : L'Algérie devant l'Empereur, Challamel, librairie –Editeur, Paris, octobre 1865.
158- Yver Georges : correspondence du capitaine Daumas(consul à Mascara 1837-1839) , Typographie adolphe jourdan , Alger , 1912.
159- Yacono Xavier : les bureaux arabes et l'évolution des genres de vie indigènes dans l'ouest du tell algérois (Dahra, Chélif, Ouarsenis, sersou) tome 1-2 ed larose, paris 1953.
160- Yacon Xavier : La colonisation des plaines du Chelif, 2volume, Algérie, 1955.

3- المجلات والمقالات

1- Anonime: L'œuvre de l'arme du génie en Algérie (1830-1930) , **Revue du génie militaire**, 39° année , tome LXVIII – janvier 1931 , libraire militaire – Berger levraut .
2- Anonime: programme de la revue du genie militaire , **Revue du génie militaire** , premiére année (janvier –dècember 1887) , Berger –Levrault , Paris.
3- Ayoun (M) , les transports publics en Algérie , **Bulletin économique et juridique** , N°190, 1955 .

4- Baudens (D) : La Relation de l'expédition de Médéa, , **Extrait de la revue de l'Histoire des colonies Français**, abbeville imprimerie F- Paillart, 1921.

5- Bekkouche Ammara. Un quartier nommé Ville Nouvelle. Du village nègre colonial à la Medina J'dida des Oranais. In: **Les Annales de la recherche urbaine,** N°98, 2005. Les visages de la ville nouvelle .

6- Brigol (L) , Les conditions matérielles d'installation des Centres de colonisation en Algérie , **En Centenaire de l'Algérie , Comité de l'Afrique française. Congrès de la colonisation rurale. 2 partie , Les problèmes économiques et sociaux posés par la colonisation** , Alger 26-29 mai 1930 , ancienne imp Victor Heintz .

7- CONFINO (Jacques) , La Houillère de Kenadsa , **in revue Le Mercure africain : commercial, industriel, maritime, minier** , 10/12/1927 . Imp. G. CHARRY, Rue Chanzy, Alger .

8- cholly André , Jean célérien : La production de l'alfa en Afrique du Nord , **Annales de Géographie**, T ;40, N °225, 1931.

9- Duvernois , (C); les chemins de fer Algériens **, in revue de l'orient de l'Algérie etdes colonies »**_, V4 , 1858.

10- Duc d'Aumale: Rapport du 02 juin 1844 , **in revue Africaine**, N° 29,1885.

11- Féraud, (Charles): document pour servis l'histoire de philippeville, **in revue Africaine** , N° 109, Janvier- Février 1875 , Jourdan Libraire éditeur, Alger.

12- Féraud (Ch) , Histoire Des villes de la province de Constantine , **Recueil des notices et mémoires de la Société Archéologique de la Province** , 5° Volume de la deuxième série , 1871-1872. —Quinzième Volume de la collection , L . Arnolet , Libraire-éditeur , Constantine , 1872 .

13- Grammont **:** le colonel Flatters , **Revue Africaine** , N° 26 , 1882.

14- JOSEPH SERDA ,La culture du tabac en Algérie, **Revue internationale des produits coloniaux**. 1931/07-1931/08.

15- Huré M., Les causes de régression locale de la Colonisation officielle en Algérie d'après l'enquête effectuée en 1929 **, En Centenaire de l'Algérie , Comité de l'Afrique française. Congrès de la colonisation rurale. 2 partie , Les problèmes économiques et sociaux posés par la colonisation** , Alger 26-29 mai 1930 , ancienne imp Victor Heintz.

16- Joseph Nil Robin: Note Sur l'organisation militaire et administrative, des Turcs dans la Grande Kabilie **, in revue Africaine**,Vol.17 , N° 98,1873.

17- Julien Franc : La Colonisation de la Mitidja , **Revues_du L'Armée d'Afrique** , organe de liaison entre les officiers de réserve de l'Algérie, Tunisie et Maroc et leurs camarades de l'active N °52 , 02/1929 , imp Algérienne (P. GCTIAUCHAIN) , Alger.

18- LECOVT (A) De la colonisation de l'Algérie **, in la Revue Nouvelle** , T ° 8 , Deuxième Année , Au Bureau de la la Revue Nouvelle , Paris , 1846.

19- Malverti Xavier. Les officiers du Génie et le dessin de villes en Algérie (1830-1870). In**: Revue du monde musulman et de la Méditerranée**, n°73-74, 1994. Figures de l'orientalisme en architecture.
20- Mangin (E.): Notes sur l'histoire de Laghouat, Revue africaine journal des travaux de la Société historique algérienne. , N° 216, 1 er trimestre ,1895, Adolphe Jourdan Libraire – Éditeur , Alger .

21- Nouschi André, **Constantine à la veille de la conquête française** ,in Cahiers de Tunisie , N° 11, 1955.
22- PASSERON (René): La Compagnie Genevoise des Colonies suisses de Sétif, **En Centenaire de l'Algérie, Comité de l'Afrique française. Congrès de la colonisation rurale. 3éme partie, Monographies algériennes** : Alger 26-29 mai 1930 , ancienne imp Victor Heintz.
23- PASSERON (R) , les grandes societies et la colonisation dans l'Afrique du Norde , **En Centenaire de l'Algérie, Comité de l'Afrique française. Congrès de la colonisation rurale. 2émé partie , Les problèmes économiques et sociaux posés par la colonisation**, Alger 26-29 mai 1930 , ancienne imp Victor Heintz
24- Prenant , A , Facteurs du peuplement d'une ville d'Algérie intérieur **,** Sétif , **Annales de Géographie** , 1953 , N° 334.
25- Prosper de Pietra Santa: climat d'Alger dans les affections chroniques de la poitrine , **Revue algérienne et colonial,** tome 3 , De juil. à déc. 1860 , Libraire De L' Hachette Et Cie, Paris.
26- Schot Major: Bibliographie – la Question de la fortification , **Revue du genie Militaire,** première année (janvier - décembre 1887).
27- Sainte-Marie Alain. Aspects du colportage à partir de la Kabylie du Djurdjura à l'époque contemporaine. **In: Cahiers de la Méditerranée, hors série n°1, 1976**. Commerce de gros, commerce de détail dans les pays méditerranéens (XVIe-XIXe siècles). Actes des journées d'études Bendor, 25-26 avril 1975.
28- Thullier ; **les Bureaux arabes** , Courrier de l'Algérie , 9 éme année 8/2/1869.

4-المذكرات:

1- Boufenara Khédidja : Le rôle du Génie militaire dans la production des villes coloniales en Algérie Annaba et Constantine, thèse pour l'obtention du diplôme de Doctorat es- sciences, option Urbanisme, Université Mentouri,s d.
2- Belouad Larbi , Prouduction De L'espace Batiurbain et Fonctionnement des structres Urbaines actuelles des Saida (Algérie), **THESE** Pour l'obtention du diplôme de Doctorat en Sciences En Géographie et Aménagement de l'espace , Université d'Oran 2 , Faculté des Sciences de la Terre et de l'Univers, Année 2015-2016.
3- Belkacemi, Boualam , French railways in Algeria, 1850-1900 : A contribution to the study of colonial history. PhD thesis, University of East Anglia, 1984.

4- Aouni Mehenna , Centralités urbaines et développement touristique à Bejaia (Algérie) ,these de Docteurat de l'universite DE REIMS CHAMPAGNE-ARDENNE , Discipline de l' aménagement de l'espace, urbanisme , 2014.
5- Fadila Kettaf. La fabrique des espaces publics : conceptions, formes et usages des places d'Oran (Algérie). Géographie. Université Paul Valery - Montpellier III, 2013. Français ,
6- Algérie, Alger,1958.
7- Bernard Maurice Antoine: Les Chemins De Fer Algériens, Thèse pour le Doctorat est Sciences Pollitiques et économiques, Université de Paris, Faculté de Droit, Adolphe Jourdan Editeur, Alger.1913.
8- Tuillier , Alphonse – Marie – Pierre ; régime des chemins de fer Algériens , Thèse pour le doctorat , facultè de droit Universite dr Paris , 1900

5- الجرائد

6- L'Écho de Bougie : journal politique, littéraire, commercial , agricole , 10/06/1928, (A27 , N° 1.609).

6- المواقع الالكترونية

1- www.gallica.bnf.fr, Bibliothèque nationale de France Carte des routes commerciales de l'Algérie au Pays des Noirs, dressée par M. Prax,1850 , en 27/04/2018, 10.37.
2- www.gallica.bnf.fr , Bibliothèque nationale de France Carte de Route de Bône à Constantine / 1837 en 13/04/2016 , 10 :50 .
3- www.gallica.bnf.fr , Carte dessiné par Ginoux ; Itinéraire de Bône à Constantine et marche de l'armée Expéditionnaire en novembre 1836 / Sous les ordres de M. le Maréchal Clausel, avec les plans Drean, Nechmeya et Guelma. En 09/05/2018, 14.25.
4- www.gallica.bnf.fr , chemin de fer l'Ouenza (Chamber du Commerce de Bizerte) en 05/05/2018 , 12.00.

قائمة المصادر و المراجع باللغة العربية

1-المصادر:

1- ألكسي دو طوكفيل: نصوص عن الجزائر في فلسفة الاحتلال والاستيطان، ترجمة وتقديم إبراهيم صحراوي، ديوان المطبوعات الجامعية، 2008 .
2- اندريه ريمون : المدن العربية الكبرى في العصر العثماني ، تر لطيف فرج ، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع ، القاهرة مصر ، 1990.
3- بن عثمان خوجة(حمدان) : المرآة ، تقديم وتعريب وتحقيق محمد العربي الزبيري ، منشورات ANEP – المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية – وحدة الرغاية –، الجزائر، 2006
4- فيرو شارل ، تاريخ جيجلي ، ت عبد الحميد سرحان ، دار الخلدونية للنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2010

5- وليام شالر: مذكرات وليام شالر قنصل أمريكا في الجزائر (1816-1824) ، تعريب وتقديم وتعليق إسماعيل العربي، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع ، الجزائر ، 1982.

6- هنري دي فاريه: مذكرات الطريق (رحلة في الواحات الجزائرية والتونسية 1860-1861) ، ترجمة عبد القادر ميهي ، ط 1 ، دار الثقافة محمد الأمين العمودي لولاية الوادي ،2014 .

2-الكتب :

1- إبراهيم المياسي: توسع الاستعمار الفرنسي في الجنوب الغربي الجزائري(1881-1912م)، منشورات المتحف الوطني للمجاهد، الجزائر، 1996.

2- ـــــــــــ : السياسة الفرنسية في الصحراء الجزائرية 1840-1916 ، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2009.

3- أبو القاسم سعد الله: محاضرات في تاريخ الجزائر الحديث (بداية الاحتلال)، ط3، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1990.

4- ـــــــــــ: أبحاث وآراء في تاريخ الجزائر، ج4، ج 5 ، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1996.

5- أبو القاسم سعد الله:الحركة الوطنية الجزائرية 1830-1900، ج1. ، الطبعة 6 ، دار البصائر للنشر والتوزيع ، 2009 ، الجزائر .

6- آجيرون شارل روبير: الجزائريون المسلمون وفرنسا 1871-1919 ، تر م . حاج مسعود ، أ بكلي ، ج 1 ، دار الرائد للكتاب ، الجزائر ، 2007

7- آجيرون شارل روبير: تاريخ الجزائر المعاصر، ترجمة: عيسى عصفور، منشورات عويدات، لبنان، 1982.

8- أديب حرب ، التاريخ العسكري والاداري للأمير عبد القادر الجزائري ، ج 1، دار الرائد للكتاب ، الجزائر، د س.

9- اندري برنيان ، اندري نوشي ، ايف لاكوست ، : الجزائر بين الماضي والحاضر : ترجمة اسطنبولي رابح ومنصف عاشور ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 1984 .

10- أوليفي لوكور غرانميزون:الاستعمار الإبادة تأملات في الحرب والدولة الاستعمارية ترجمة نورة بوزيدة، دار الرائد للكتاب، الجزائر،2007 .

11- بابريك إيفيتو و جون بلانشايس ، ترجمة بن داود سلامنية ، حرب الجزائر ملف وشهادات ، ج1 دار الوعي للطباعة و النشر و التوزيع ، رويبة الجزائر ، د، س

12- بن اشنهو عبد اللطيف : تكون التخلف في الجزائر (محاولة لدراسة حدودالتنمية في الجزائر بين عامي 1830-1962) ، ترجمة نخبة من الأساتذة ، ش ، و، ن ، ت ، الجزائر ، 1979.

13- بن خليف عبد الوهاب: تاريخ الحركة الوطنية من الاحتلال الى الاستقلال,دار دزاير انفو، باب الزوار الجزائر،2008.

14- بن داهة (عدة): الإستيطان والصراع حول ملكية الأرض إبان الإحتلال الفرنسي للجزائر 1830-1962م،ج1 ، ج2، طبعة خاصة وزارة المجاهدين،

15- بن عبد الكريم محمد ، حمدان بن عثمان خوجة الجزائري و مذكراته ، دار الثقافة ، لبنان ، ط 1 ، 1972 .

16- بهلول حسن: الغزو الرأسمالي الزراعي للجزائر ومبادئ إعادة تنظيم الاقتصاد الوطني حتى الاستقلال ، المؤسسة الجزائرية للطباعة ، الجزائر ، 1984

17- بوشارب عبد السلام .تبسة معالم ومآثر. الرويبة : الجزائر ،المؤسسة الوطنية لاتصال والنشر والإشهار ، 1996 .

18- بوعزيز يحي: كفاح الجزائر من خلال الوثائق ، دار البصائر للنشر والتوزيع، .الجزائر،2009 .

19- ــــــــــــ مع تاريخ الجزائر في الملتقيات الوطنية والدولية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999.

20- ــــــــــــ : ثورات الجزائر في القرنين التاسع عشر والعشرين ، ج1 ، منشورات المؤسسة الوطنية للكتاب ، الجزائر ، 1996.

21- ــــــــــــ سياسة التسلط الاستعماري والحركة الوطنية 1830 - 1954 ، د، م.ج، الجزائر 2007.

22- بومعزة عبد القادر: بسكرة في عيون الرحالة الغربيين ، ج 1 ، دار علي بن زيد للطباعة والنشر – بسكرة، الجزائر 2016.

23- جندلي محمد : عنابة في سياق الناريخ وعمق الجغرافية في العصر الحديث ، ج 2 ، منشورات بونة ، الجزائر ، 2008.

24- جوليان شارل اندري: تاريخ افريقيا الشمالية ، تعريب محمد مزالي والبشير بن سلامة ، الدار التونسية للنشر سنة 1969 .

25- الجوهر يسرى: شمال إفريقيا (دراسة في الجغرافيا التاريخية) ، دار المعارف، مصر، 1978.

26- جيلالي عبد الرحمن ، تاريخ المدن الثلاث الجزائر ، لمدية ، مليانة ، بمناسبة عيدها الألفي ، ط 1 ، شركة دار الأمة للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2007 .

27- حجيج علي ، سعيدة مفتاح ، المسار التاريخي للتطور العمراني لمدينة الجزائر خلال الفترة 1420/1251 الموافق لـ1999/1830 م ، دار عرار للنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2013

28- حربي محمد، الثورة الجزائرية سنوات المخاض، تر نجيب عياد ، موفم للنشر ، 1994

29- حليمي عبد القادر ، جغرافية الجزائر ، مكتبة الشركة الجزائرية، 1968.

30- حوتية محمد الصالح: توات والازواد (خلال القرنين الثاني عشر والثالث عشر للهجرة ، الثامن عشر والتاسع عشر ميلادي) ، ج 2 ، دار الكتاب العربي ، الجزائر ، 2007 .

31- خلف التميمي عبد المالك ، الاستيطان الأجنبي في الوطن العربي (دراسة تاريخية مقارنة) ، عالم المعرفة ، 1990.

32- خليفي عبد القادر : المقاومة الشعبية للشيخ بوعمامة ، ديوان المطبوعات الجزائرية ، الجزائر ، 2010.

33- خنوف علي : تاريخ منطقة جيجل قديما وحديثا ، ط1 ، منشورات الأنيس، 2011 .

34- دحدوح عبد القادر ، استحكامات الأمير عبد القادر العسكرية (1836-1842)، موفم للنشر ، الجزائر 2008.

35- رازقي عبد الرحمن ، تجارة الجزائر الخارجية (صادرات الجزائر فيما بين الحربيين العالميتين) ، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع برغاية ، الجزائر ، (د. س)

36- الزبيري محمد العربي : التجارة الخارجية للشرق الجزائري، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، د س.

37- زوزو (عبد الحميد): ثورة الأوراس سنة 1879، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1986.

38- ــــــــــــــ : الأوراس إبان الفترة الاستعمارية التطورات السياسية الاقتصادية والاجتماعية (1837-1939)، ترجمة: مسعود حجا مسعود، ج1، دار هومة، الجزائر، 2005.

39- ــــــــــــــ : محطات في تاريخ الجزائر (دراسات في الحركة الوطنية والثورة التحريرية على ضوء وثائق جديدة) ،دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2011.

40- سعيدوني (نصر الدين): ورقات جزائرية (دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني) ، دار الغرب الإسلامي، بيروت ، لبنان ، 2000.

41- ــــــــــــــ : دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني، سلسلة الدراسات الكبرى، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1984.

42- ــــــــــــــ: النظام المالي للجزائر في أواخر العهد العثماني 1792 – 1830، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر ، 1985.

43- ــــــــــــــ: الجزائر منطلقات وآفاق ، ، ط 1 ، دار الغرب الإسلامي ، بيروت لبنان (د. س) .

44- سيدي صالح حياة : اللجان البرلمانية الفرنسية و قضايا الجزائريين 1876-1895 دار قرطبة باب الزوار الجزائر 2013

45- شريط عبد الله ، مبارك الميلي : مختصر تاريخ الجزائر (السياسي و الثقافي والاجتماعي) ، المؤسسة الوطنية للكتاب الجزائر ، 1985.

46- شنيتي (محمد البشير) : اضواء على تاريخ الجزائر القديم ، دار الحكمة ،الجزائر 2003 .

47- ــــــــــــــــ: الجزائر في ظل الاحتلال الروماني بحث في منظومة التحكم العسكري (الليمس الموريطاني) ومقاومة المور، جـ1، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999.

48- صحراوي (عبد القادر): التحصينات العسكرية بنوميديا وموريطانيا القيصرية أثناء الاحتلال الروماني، دار الهدى الجزائر، 2011.

49- عباد صالح : الجزائر بين فرنسا و المستوطنين (1830-1930)، ديوان المطبوعات الجامعية 1999.

50- عثمان محمد عبد الستار : المدينة الاسلامية ، عالم المعرفة ، 1990.

51- عدي الهواري: الاستعمار الفرنسي في الجزائر سياسية التفكيك الاقتصادي والاجتماعي 1830-1960، تر: جوزيف عبد الله، دار الحداثة ، لبنان، 1983

52- العربي اسماعيل : الصحراء الكبرى وشواطئها ، المؤسسة الوطنية للكتاب ، الجزائر 1983.

53- عميراوي احميده .أثار السياسة الاستعمارية والاستيطانية في المجتمع الجزائري(1830-1954)، منشورات ، المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954 ، 2007.

54- ــــــــــــــــ، من تاريخ الجزائر الحديث، ط 2 ، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2009.

55- ــــــــــــــــ، دراسات في تاريخ الجزائر الحديث ، ط 2 ، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2004.

56- ــــــــــــــــ: علاقة بايلك الشرق الجزائري بتونس أواخر العهد العثماني وبداية الاحتلال الفرنسي، دار البعث للنشر، قسنطينة، الجزائر، 2002

57- فركوس صالح ، تاريخ الجزائر من ما قبل التاريخ إلى غاية الإستقلال المراحل الكبرى ،دار العلوم للنشر والتوزيع ،عنابة 2005 .

58- ــــــــــــــــ، إدارة المكاتب العربية والاحتلال الفرنسي للجزائر في ضوء شرق البلاد 1844-1871 ، منشورات جامعة باجي مختار ، عنابة ، 2006

59- فرنسوا ماسبيرو، سانت آرنو أو الشرف الضائع ، ترجمة مسعود حاج سعد، دار القصبة للنشر، الجزائر،2007 .

60- قنان جمال : قضايا ودراسات في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر ، منشورات المتحف الوطني للمجاهد ، 1994

61- كوت مارك: الجزائر المجال المقلوب، ترجمة : خلف الله بوجمعة ، ش و ن ت ، 2010

62- محفوظ قداش ، جيلالي صاري ، الجزائر صمود ومقاومات 1830- 1962 ، تر أوذانيه خليل، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر،2012 .

63- مروان محمد عمر: الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية في غدامس خلال العهد العثماني الثاني (1838-1912) ، دار الكتب الوطنية، بنغازي، 2009.

64- منور العربي ، تاريخ المقاومة الجزائرية في القرن التاسع عشر ، دار المعرفة ، الجزائر، 2006.

65- المهدي بوعبدلي: تاريخ المدن، جمع واعداد عبد الرحمن دويب، الطبعة الاولى، عالم المعرفة للنشر والتوزيع الجزائر، 2013.

2- المقالات والدراسات

1- بن اصغير حاضري يمينة : الحركة التجارية بالجنوب الشرقي الجزائري من القرن 4هـ/ 10م إلى القرن 11هـ/ 17م ، **مجلّة الواحات للبحوث و الدراسات**، العدد 16، 2012، جامعة غرداية، الجزائر.

2- بن محمدن محمدو: الرحلات الاستكشافية الفرنسية في الصحراء الكبرى(الدوافع والعراقيل) ، **مجلة العلوم الانسانية** ، جامعة منتوري قسنطينة ، العدد 20 ديسمبر 2003.

3- بوباية عبد القادر: دور الرحالة والمستكشفين في حركة التوسع الفرنسي في الصحراء الجزائرية ، **مجلة العصور** ، العدد 5/4 ، ديسمبر 2003 / جوان 2004

4- بوريبة رشيد: القلاع والحصون والمؤسسات التي انشأها الامير عبد القادر ، **مجلة الثقافة** ، العدد 75 ، ماي – جوان 1983 قسنطينة – الجزائر.

5- بوسليم صالح / علوان عبد القادر ، تجارة القوافل الصحراوية بين الجزائر وطرابلس الغرب على العهد العثماني ، **مجلة الحوار المتوسطي ، ديسمبر 2017.**

6- بوشامه ليديا : الإستيطان والتراث العمراني الكولونيالي في مراكز واد الصفصاف في ولاية سكيكدة (الجزائر) ، **دورية كان التاريخية** ، العدد 21 – سبتمبر 2013.

7- بوعزيز يحي : اهتمامات الفرنسيين بجنوب الجزائر والصحراء ، **مجلة الثقافة** ، **العدد 57 ، ماي – جوان 1980**

8- ـــــــــــــ: إهتمامات الفرنسيين بالتوارق ومنطقة الهقار من خلال ما كتبوه ، **مجلة الأصالة_**، العدد 72 ، 1979.

9- ـــــــــــــ: طرق القوافل والأسواق التجارية بالصحراء الكبرى كما وجدها الأوروبيون خلال القرن التاسع عشر، **مجلة الثقافة** ، العدد 59، سبتمبر – أكتوبر 1980، الجزائر

10- الحلاق ندى: الكولونيالي في الشخصية المحلية في العمارة والعمران ، **مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسية المجلد الثامن والعشرون** –العدد الأول–2012 .

11- حنيفي هلايلي ، المترجمون في الجيش الفرنسي : أليات و ركائز الإدارة الاستعمارية في الجزائر 1830-1962، **مجلة الحوار المتوسطي** ، العدد 11-12 مارس 2016 ، سيدي بلعباس ، الجزائر.

12- خلف الله بوجمعة : **المدينة الجزائرية و البحث عن الهوية** ، العدد 04 ، جوان 2003 ، جامعة محمد خيضر بسكرة

13- خليفة حماش : قراءة في اسباب انهزام الجزائريين امام الفرنسيين في معركة اوسطه والي في 27 ذي الحجة 1425هـ / 19 جوان 1830 ، **مجلة المعالم** ، عدد خاص باعمال الملتقى 18 لتاريخ منطقة قالمة ، ص ـ ص 183– 185.

14- سعيدوني (نصر الدين): شبكة المواصلات في الجزائر أثناء العهد العثماني ، **أعمال المؤتمر العالمي الثامن للدراسات العثمانية عن الولايات العربية خلال العهد العثماني ، مؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلوماتية**، زغوان ، تونس، من 15 الى 18 أكتوبر 1998.

15- سعيدوني (نصر الدين) ،الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لولايات المغرب العثمانية (الجزائر ، تونس طرابلس الغرب) من القرن العاشر إلى الرابع عشر هجري (من القرن السادس عشر حتى القرن التاسع عشر الميلادي) حوليات الآداب والعلوم الاجتماعية ، الحولية 31 ، قسم التاريخ ، كلية الاداب ، جامعة الكويت 1431هـ/ 2010

16- طرشون نادية، **سياسة نابليون الثالث العربية** ، **مجلة دراسات وأبحاث** ، العدد 26 مارس 2017 .

17- عبيد مصطفي، **دراسة في رسالة نابليون الثالث إلى الماريشال بيليسي وهران 06 فيفري 1863** **مجلة المصادر**، ع 25، قسم التاريخ جامعة المسيلة.

18- عميراوي احميدة: جيش الاحتلال الفرنسي في الجزائر ، **مجلة سيرتا** ، العدد 12، جامعة منتوري قسنطينة ، الجزائر، 1999.

19- فكار عثمان : الإستيطان العمراني الفرنسي في الريف الجزائري (مقاربة سوسيولوجية) ، **مجلة دمشق** ، العدد 3– 4 ، 2013.

20- كمونة حيدر عبد الرزاق : تباين أسس تخطيط المدن عبر التاريخ ، **مجلة المورد** ، العراق ، العدد 2 ، 2004

21- لونيسي إبراهيم ، الإستعمار الإستيطاني في الجزائر خلال القرن 19م–منطقة سيدي بلعباس أنموذجاً–، **مجلة العصور**، العدد:6–7، جوان–ديسمبر 2005.

22- ــــــــــ، مشروع ربط مدينتي سيدي بلعباس وسعيدة بخط سكة الحديدية سنة 1909م، **الملتقى الوطني الأول حول منطقة سيدي بلعباس خلال الفترة الاستعمارية، 1830–1954م)**، مكتبة الرشاد للنشر والتوزيع، د س .

23- مريوش أحمد : التوسع الفرنسي في الجنوب الجزائري وردود فعل الهوقار ، **مجلة المصادر** ، العدد 11 ، 2005.

3-الرسائل والأطروحات :

1- بكاي لخضر ، دراسة لموقع تازا برج الأمير عبد القادر من خلال المصادر التاريخية والأبحاث الاثرية ، رسالة لنيل شهادة الماجستر في الآثار الإسلامية ، جامعة الجزائر ، 2005-2006.

2- بوجناح دليلة: الفكر الاستعماري الفرنسي وتطوره خلال القرن التاسع عشر من خلال النظريات والممارسات ، مذكرة لنيل شهادة الماجستر في التاريخ الحديث والمعاصر ، جامعة الجزائر ، 2010-2011.

3- بن خروف عمار: العلاقات بين الجزائر والمغرب (923 – 1096 هـ/ 1517-1659 م)، رسالة لنيل درجة الماجستير في التاريخ، جامعة دمشق، سوريا، 1983.

4- تلمساني ابن يوسف: "التوسع الفرنسي في الجزائر، وموقف القوى المحلية ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية ، قسم التاريخ ، جامعة الجزائر ، 2004-2005.

5- حوحو رضا: شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاستعمار (1830-1914) ، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر ، جامعة منتوري، قسنطينة، 2004 – 2005.

6- خلاصي (علي): التنظيمات والمنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه دولة في علم الآثار، جامعة الجزائر، 2005.

7- زقب عثمان: الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في منطقة واد سوف 1918- 1947 وتأثيرها على العلاقات مع تونس وليبيا ، مذكرة لنيل شهادة الماجستر ، جامعة الجزائر ، 2005-2006.

8- سعيداني محفوظ : الواقع الاقتصادي للمجتمعات المغاربية في العهد العثماني(مقاربة تحليلية) من مطلع القرن (18 م /12 هـ إلى 1830 م /1245 هـ) ، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر،2011-2012.

9- عيساني محمد: تطور النشاط الإستيطاني الفرنسي الأوربي في من منطقة الشلف (1843-1962)، رسالة ماجيستير، تاريخ معاصر، قسم التاريخ، جامعة أبو القاسم الله سعد الله – 2-، الجزائر، السنة الدراسية2011-2012.

10- عثماني حسني : البيئة الاجتماعية الاقتصادية للصحراء الجزائرية من خلال تقارير الأجانب في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر ، مذكرة لنيل شهادة الماجستر ، جامعة الجزائر ، 2006-2007.

11- غنابزية علي: مجتمع وادي سوف من الاحتلال الفرنسي الى بداية الثورة التحريرية 1300-1374 هـ /1882-1954 م ، رسالة دكتورة ، جامعة الجزائر ، 2008-2009.

12- غويني ليلى : التفاعل الثقافي بين دول المغرب في العهد العثماني من خلال الرحلات الحجازية الجزائرية ، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر ، 2010-2011.

13- فرج محمود فرج : اقليم توات خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر الميلاديين ، اطروحة دكتورة ، جامعة الجزائر ، 1977 .

14- قشاعي فلة : النظام الريفي بالريف القسنطيني أواخر العهد العثماني 1771-1837 ، رسالة ماجستر في التاريخ الحديث ، جامعة الجزائر ، 1989-1900.

15- كزار محمد أكلي ، التحولات المجالية في القرى الجبلية القبائلية : حالة قرى و مداشر بني ورثيلان بأقصى شمال غرب ولاية سطيف ، جامعة منتوري قسنطينة، كلية علوم الأرض و الجغرافيا و التهيئة العمرانية، رسالة لنيل شهادة الماجستير ، 2006-2007.

16- معاشي (جميلة): الإنكشارية والمجتمع ببايلك قسنطينة في نهاية العهد العثماني، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في التاريخ الحديث، جامعة منتوري ، قسنطينة، 2007-2008 .

17- موساوي الطاهر : الإستكشافات الأوربية للصحراء الجزائرية خلال القرن 19 م ، مذكرة ماجستر ، جامعة طاهري محمد بشار ، 2011 -2012.

4- المواقع الإلكترونية

1- هاني صوفي : الهندسة العسكرية، الموسوعة العربية ، المجلد 21 ، ص 609 ، متوفر على الرابط www.arab-ency.com، تاريخ الإطلاع: 20-09-2015، 17:20.

الفهـــارس

كشاف الجـــداول

كشاف الخـــرائــط

كشاف الأشكال:

فهرس الموضوعات:

ملخص:

تمتلك الجزائر موقعا إستراتيجيا هاما بالنسبة لدول شمال إفريقيا، مما جعلها تقوم بدور محوري تجاري لا يمكن الاستغناء عنه بين الدول الشمال في البحر الأبيض المتوسط و دول السودان الغربي و الشرقي في الصحراء الإفريقية.

لقد عمل هذا الموقع الإستراتيجي على منح الجزائر منافذ نقل برية هامة كانت بمثابة همزة وصل و ناقل للموارد الطبيعية والزراعية بين أطراف المناطق المحيطة لهذا الموقع، بحيث ولدا هذا النشاط حركة تجارية كبرى في منطقة الجزائر بين الشمال والجنوب و الشرق و الغرب وكان السبب لتطور التجارات القديمة مثل تجارة الملح و الذهب والعبيد بين أطراف العالم القديم.

لقد تفطنت الإدارة الاستعمارية لهذه الأهمية الإستراتيجية بالإضافة إلى أنها احتاجت لشبكة طرق من أجل التوسع نحو الداخل فعملت منذ بدايات الاحتلال على شق و توسيع شبكة المواصلات الجزائرية. لم يكن الأمر سهل بالنسبة للإدارة الفرنسية بحيث واجهتها في شق الطرق الجزائرية عدة مشاكل وعراقيل جغرافية، تقنية، مالية، وإدارية.

على الرغم من ذلك لقد تمكنت الإدارة الفرنسية على توسيع شبكة الطرق الجزائرية في جميع المناطق تلية والصحراوية وجاءت متنوعة وفق الحاجة. إستراتيجية و طرق السيطرة و أخرى ملكية و أخرى ريفية ومنها ما بقى طبيعيا عبارة عن مسالك و دروب صحراوية.

استطاعت الإدارة الفرنسية من خلال هذه الشبكة السيطرة على معظم أطراف المستعمرة الجزائرية، كما تمكنت من تطوير الاقتصاد الجزائري و نقله من الاقتصاد المغلق التقليدي الحرفي إلى اقتصاد رأس مالي مفتوح على الأسواق العالمية ، وبذلك الاستغلال الكلي لموارد الأمة الجزائرية، بشريا و زراعيا و صناعيا .

لقد تمكنت الإدارة الفرنسية من استعمال شبكة الطرق الجزائرية كوسيلة لقمع الأهالي و إخماد الثورات المحلية، كما أحسنت استعمالها كوسيلة مدنية لتطوير اقتصاد المستعمرة و نشر و دعم الجغرافية المدنية ، إلا أن هذا لم يكن لصالح السكان الأصليين أصلا ، بل كان لصالح الإدارة الفرنسية و الكولون على حساب خيرات و سكان الجزائر.

Résumé :

L’Algérie possède une situation géographique stratégique très importante dans les pays du Nord d’Afrique, qui lui a permis d’accomplir le rôle d’un échangeur économique dont il est impossible de s’en passer entre les pays du nord de la méditerranée et ceux du Soudan Est et Ouest, dans le Sahara africain.

Cette situation géographique stratégique a offert à l’Algérie des accès de transport routier importants, ces derniers étaient des liaisons et des moyens pour le transport de matières naturelles et agricoles entre les pays environnants . Cette activité a créé un grand mouvement économique en Algérie, entre le Nord et le Sud, l’Est et L’Ouest et il en a résulté le développement de commerces archaïques (comme ceux du sel, l’or et d'esclaves. entre les différents coins du monde ancien.

L’administration coloniale, en réalisant l’importance de cette situation stratégique en plus de la nécessité de réseau routier pour progresser vers l’intérieur, dès le début de la colonisation a commencé par créer et développer le réseau de transport algérien. Ce n’était pas aisé à l’administration française puisqu’elle a confronté des difficultés et des empêchements géographiques, techniques , financières et administratives.

Malgré cela, l’administration française a pu élargir le réseau routier algérien dans toutes les régions nord et sud . Ces routes variaient selon les exigences d’usage :routes stratégique, routes d’invasion, autres rurales et coloniales et ce qui restaient naturelles , étaient des pistes et des sentiers sahariens.

Ce réseau routier a permis à l’administration française d’étaler sa dominance sur les parties éloignées de la colonie algérienne. Aussi, elle a développé l’économie algérienne en la transférant d’une économie fermée archaïque et artisanal vers une économie capitaliste ouverte sur les marchés mondiaux. Ceci lui a permis d’exploiter toutes les ressources de la nation algérienne ; humaines, industrielles et agricoles.

L’administration française a pu utiliser ce réseau routier algérien pour oppresser les autochtones et éteindre les révolutions locales. En outre, elle l’a bien utilisé pour épanouir l’économie de la colonie et répandre la géographie civile. Mais tout cela n’était pas au profit des autochtones; il servait seulement l’administration française et les colons au détriment des habitants et les biens de l’Algérie.